VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Infrastruktury (nr 283)**
- **Komisji Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii (nr 129)**

z dnia 24 kwietnia 2019 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 283)

Komisji Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii (129)

24 kwietnia 2019 r.

Komisje: Infrastruktury oraz Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii, obradująca pod przewodnictwem: posła **Bogdana Rzońcy (PiS),** przewodniczącego Komisji Infrastruktury, oraz posła **Pawła Pudłowskiego (N)**, przewodniczącego Komisji Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii, zrealizowały następujący porządek dzienny:

– pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym. (druk nr 1718);

– pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 3368).

W posiedzeniu wzięli: **Andrzej Adamczyk** minister infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Alvin Gajadhur** główny inspektor transportu drogowego wraz ze współpracownikami, **Sylwester Szczepanak** zastępca dyrektora Departamentu Prawnego Ministerstwa Cyfryzacji wraz ze współpracownikami, **Zbigniew Wojciechowski** zastępca dyrektora Departamentu Małych i Średnich Przedsiębiorstw Ministerstwa Przedsiębiorczości i Technologii wraz ze współpracownikami, **Bartłomiej Kołodziej** zastępca dyrektora Departamentu Podatku od Towarów i Usług Ministerstwa Finansów, **Mariusz Wasiak** główny specjalista w Komendzie Głównej Policji, **Tomasz Emilian** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Bartłomiej Zydel** ekspert Związku Powiatów Polskich, **Tomasz Polichnowski** przedstawiciel Polskiej Izby Informatyki i Telekomunikacji, **Dominik Gajewski** przedstawiciel Konfederacji Lewiatan wraz ze współpracownikami, **Piotr Litwiński** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Maciej Wroński** prezes zarządu „Transport i Logistyka Polska", **Marek Kowalski** przewodniczący Federacji Przedsiębiorców Polskich wraz ze współpracownikami, **Marcin Nowacki** wiceprezes Związku Przedsiębiorców i Pracodawców, **Józef Marek Bogucki** wiceprezes zarządu Zrzeszenia Transportu Prywatnego m.st. Warszawy wraz ze współpracownikami, **Arkadiusz Dawiduk** przedstawiciel Stowarzyszenia „Łódzki Taksówkarz", **Andrzej Padziński** dyrektor iTaxi. Pl Sp. z o.o., **Adam Jędrzejewski** prezes Stowarzyszenia Mobilne Miasto, **Tomasz Kłaczkow** prezes Stowarzyszenia Kierowców Aplikacji Mobilnych wraz ze współpracownikami, **Paweł Biedrzycki** przedstawiciel Ogólnopolskiej Organizacji Pracodawców Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Tomaszewski** przewodniczący Konfederacji Związków i Organizacji Przewoźników Drogowych TRANSPORTOWCY wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Stasiów** prezes Samorządnego Związku Zawodowego Taksówkarzy RP wraz ze współpracownikami, **Alex Kartsel** country manager na Polskę Firmy Przewozowej BOLT wraz ze współpracownikami, **Arkadiusz Pawlicki** przedstawiciel Stowarzyszenia Zawodowego Poznańskich Taksówkarzy, **Bartłomiej Galiak** przedstawiciel Ogólnopolskiego Stowarzyszenia TAXI w Krakowie, **Rafał Piotr Jurek** przedstawiciel TAXI „Solidarność" wraz ze współpracownikami, **Arkadiusz Pączek** zastępca dyrektora generalnego Pracodawcy RP, **Jarosław Iglikowski** przedstawiciel Związku Zawodowego Taksówkarzy „Taksówkarz Warszawski", **Marian Fąfara** wiceprezes zarządu Zrzeszenia Właścicieli Prywatnego Transportu „Neptun Taxi" Gdańsk wraz ze współpracownikami, T**adeusz Wojtyniak** prezes zarządu T.U.T. „Hallo Taxi" Gdańsk,

Zbigniew Szewczyk członek zarządu „Dajan Taxi" Gdańsk wraz ze współpracownikami, **Sławomir Czajka** wiceprezes Krajowej Izby Gospodarczej Taksówkarzy TAXI.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Jakub Sindrewicz, Ewa Gast, Jakub Krowiranda** – z sekretariatów komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Wojciech Paluch, Jarosław Lichocki i Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Otwieram wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury oraz Komisji Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii. Witam wszystkich gości przybyłych na dzisiejsze posiedzenie. Witam pana ministra Andrzeja Adamczyka, witam pana wiceministra Rafała Webera wraz z zespołem. Witam panie poseł i panów posłów.

Stwierdzam, że obie komisje dysponują kworum.

Dzisiejszy porządek dzienny przewiduje pierwsze czytania dwóch projektów ustaw: ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym z druku nr 1718 i ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw z druk nr 3368.

Czy są uwagi do porządku dziennego. Nie słyszę. Stwierdzam, że komisje przyjęły zaproponowany porządek dzienny.

Przystępujemy do realizacji punktu pierwszego. Uzasadnienie pierwszego projektu przedstawi pan przewodniczący Paweł Pudłowski. Proszę bardzo.

Poseł Paweł Pudłowski (N):

Dziękuję bardzo. Witam wszystkich bardzo serdecznie. Dziś mamy dwa projekty ustaw dotyczące tego samego problemu. Potocznie nazywany jest on „Lex Uber", ale tych aplikacji jest więcej i to nie jest jedyna firma, która się tym zajmuje. Dokument, którym na początku będziemy się zajmowali, to projekt ustawy przygotowany przez Nowoczesną dwa i pół roku temu. Złożyliśmy go w maju 2017 roku po prawie rocznych konsultacjach ze wszystkimi interesariuszami stron. Rozmawialiśmy i z taksówkarzami, i ze związkami zawodowymi, i z przedstawicielami aplikacji. Porównaliśmy różne modele funkcjonowania takiej oferty na rynkach europejskich. Najbliżej naszemu projektowi jest rozwiązanie, które jest stosowane w Wielkiej Brytanii. Polega ono na tym, że nie ruszamy reżimu firm taksówkowych, natomiast wprowadzamy „lekką licencję" dla tych wszystkich, którzy pracują z wykorzystaniem aplikacji. Wówczas takie rozwiązanie spotkało się z pozytywnym przyjęciem przez państwa, za co dziękuję, bo tych konsultacji było bardzo wiele. Są one utrwalone również w Internecie.

W drugim projekcie, z którym będziemy się zapoznawali – sygnalizuję to, aby oddzielić ogólne koncepcje obu projektów – zrównujemy wymogi obu rynków i wprowadzamy dla nich jedną regulację. Liberalizuje to rynek taksówkowy, co też jest rozwiązaniem. Będziemy o tym dziś rozmawiali. Ponieważ ten drugi jest projektem rządowym, to domyślam się, że na nim będziemy się skupiali. Jeżeli będą jakieś pytania do pierwszego projektu, złożonego przez Nowoczesną, lub jeżeli elementy tego projektu ustawy byłyby do wykorzystania w tym drugim, dalej procedowanym, to będzie nam z tego powodu bardzo miło.

Cieszę się, że jesteście tu państwo wszyscy obecni, bo na posiedzeniu Rady Dialogu Społecznego i na innych spotkaniach, na których chcieliście państwo o tych projektach rozmawiać, brakowało wszystkich stron. Dziś na posiedzeniu komisji mamy delegatów wszystkich stron i to jest to miejsce i czas, aby o sposobie, w jaki ten obszar rynku zostanie unormowany, rozmawiać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Przypominam, że pierwsze czytanie obejmuje uzasadnienie projektu przez wnioskodawcę, co miało miejsce. Debatę w sprawach ogólnych. Do niej w tym momencie będziemy przechodzić. Pytania państwa posłów i odpowiedzi.

Otwieram dyskusję nad projektem z druku nr 1718. Państwo posłowie i goście mają głos. Słyszę, że nie ma pytań. Stwierdzam zakończenie pierwszego czytania tego projektu.

Wobec tego przechodzimy do projektu z druku nr 3368. O uzasadnienie projektu proszę pana ministra Andrzeja Adamczyka.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, wielce szanowni państwo, przechodzę do uzasadnienia i wprowadzenia pod obrady rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw z druku nr 3368.

Na rynku, oprócz przewozów drogowych osób samochodami osobowymi i taksówkami, funkcjonują podmioty pośredniczące pomiędzy pasażerami i kierowcami w przekazywaniu zleceń przewozowych. Zasady prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób nie są obecnie w Polsce prawnie uregulowane, co, jak wiemy, powoduje brak możliwości skutecznej kontroli prowadzonej działalności gospodarczej w tym zakresie. Mam nadzieję, że o kontroli będzie mógł dzisiaj mówić pan Alvin Gajadhur, główny inspektor transportu drogowego.

Jednocześnie, pomimo obowiązujących przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, istotnym problemem rynku przewozowego jest współpraca części pośredników z kierowcami nieposiadającymi licencji i zlecanie im usług przewozowych. Taka sytuacja powoduje nierówną rywalizację legalnych przewoźników z podmiotami budującymi swój biznes i przewagę konkurencyjną na działaniu niezgodnym z przepisami prawa.

Mając powyższe na uwadze Ministerstwo Infrastruktury podjęło prace legislacyjne mające na celu dokonanie nowelizacji przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw dąży, poprzez regulacje w nim zawarte, do wprowadzenia oczekiwanej, równej i uczciwej konkurencji na rynku przewozowym.

Naszą intencją, czyli intencją wnioskodawcy jest, żeby żadna z grup nie była uprzywilejowana, np. przez uchylanie się od płacenia podatków czy prowadzenie niezarejestrowanej działalności gospodarczej. Zaproponowane przez resort infrastruktury regulacje prawne stanowią kompromis zachowujący obecny model funkcjonowania rynku, w którym podstawowym pojazdem do wykonywania przewozów drogowych osób samochodem osobowym jest taksówka.

Przyjęte przepisy umożliwią prowadzenie kontroli podmiotów, które zlecają przewozy swoim kierowcom. Z uwagi na brak regulacji w tym zakresie dotychczas było to utrudnione. Prowadziło to do rozwiązań zawartych w projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, które pozwolą na wprowadzenie równej i uczciwej konkurencji na rynku przewozu osób.

Jednocześnie rządowy projekt ustawy przewiduje uproszczenie warunków uzyskania licencji taksówkarskie i licencji na przewozy okazjonalne, a także umożliwienie w przyszłości stosowania aplikacji mobilnych, jako alternatywy dla taksometru i kasy fiskalnej w przewozach taksówkowych.

Szanowni państwo, jest dziś ze mną sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pan minister Rafał Weber. Uzgodniliśmy, że pan minister wprowadzi nas w rozwiązania szczegółowe.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę o zabranie głosu pana ministra Rafała Webera.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Panowie przewodniczący, panie ministrze, Wysokie Komisje, chcę zaprezentować główne rozwiązania, które są zawarte w rządowym projekcie ustawy. W mojej ocenie jest on dużo dalej idący niż to przedłożenie, które przedstawił pan przewodniczący Pudłowski. W naszej ocenie bardziej kompleksowo porządkuje on rynek przewozów osobowych. Taka była od kilkunastu miesięcy potrzeba. Dlatego uważamy, że to procedowanie powinno odbywać się na projekcie rządowym. Myślę, że brak dyskusji nad przedłożeniem pana przewodniczącego jest zarówno oceną parlamentarzystów, jak i środowiska, które funkcjonuje na rynku przewozu osób.

Koncentrując się na naszym projekcie, na projekcie rządowym, chcę powiedzieć, że porządkuje on rynek przewozu osób w następujący sposób. Po pierwsze, wprowadza

licencje na pośrednictwo przy przewozie osób. Warunkiem uzyskania licencji na pośrednictwo będzie posiadanie zabezpieczenia finansowego w kwocie 5 tys. złotych, niekaralność osoby prowadzącej działalność gospodarczą oraz posiadanie wpisu do Centralnej Ewidencji Informacji o Działalności Gospodarczej albo numeru w rejestrze Krajowego Rejestru Sądowego.

Po drugie, ustanowienie dla pośrednika przy przewozie osób następujących obowiązków: 1) weryfikacja posiadania przez przedsiębiorcę realizującego przewozy zlecane przez pośrednika wymaganych licencji upoważniających do wykonywania zarobkowego przewozu osób; 2) prowadzenie rejestru oraz przechowywanie przez okres 5 lat zgromadzonych danych, dotyczących wszystkich zleceń przekazanych przedsiębiorcom wykonującym przewozy; 3) prowadzenie ewidencji oraz przechowywanie przez okres 5 lat zgromadzonych w niej danych, dotyczących przedsiębiorców, którym zlecał usługi w zakresie przewozu osób; 4) udostępnienie informacji zawartych w punkcie 1–3 w terminie 21 dni, na wniosek organów Inspekcji Transportu Drogowego lub Krajowej Administracji Skarbowej.

Proponujemy również pewne uproszczenie warunków uzyskania licencji na taksówkę i samochód osobowy. Warunki uzyskania licencji będą się ograniczały wyłącznie do prowadzenia zarejestrowanej działalności gospodarczej, niekaralności przedsiębiorcy, posiadania badań lekarskich oraz orzeczeń psychologicznych. W naszym projekcie zawarta jest możliwość zniesienia, w gminach powyżej 100 tys. mieszkańców, przeprowadzenia szkoleń i obowiązkowych egzaminów z topografii oraz znajomości przepisów prawa miejscowego w przypadku ubiegania się o licencję taksówkową.

Umożliwiamy stosowanie aplikacji mobilnej, jako urządzenia zastępującego taksometr oraz kasę fiskalną w przewozach drogowych osób taksówkami oraz realizowanych pojazdem osobowym przeznaczonym do przewozu powyżej 7, ale nie więcej niż 9 osób wraz z kierowcą. Znosimy też niektóre wymogi uzyskania przez przedsiębiorcę licencji na wykonywanie transportu drogowego samochodem osobowym. Nie będzie potrzebne zabezpieczenie finansowe. Znosimy obowiązek posiadania przez przedsiębiorcę certyfikatu kompetencji zawodowych.

Szanowni państwo, z jednej strony nasz projekt nakłada pewne obowiązki na przewoźników osobowych, ale z drugiej strony wprowadza pewne ułatwienia. W naszej ocenie jest on pewnym kompromisem pomiędzy środowiskiem taksówkowym a tymi podmiotami, które w tej chwili oferują przewóz osób, co do których są pewne wątpliwości, jeżeli chodzi o ich funkcjonowanie na tym rynku. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. To było uzasadnienie projektu z druku nr 3368. Czy macie państwo jakieś pytania? Proszę o zgłaszanie się do zabrania głosu. Pan poseł Lassota, proszę bardzo.

Poseł Józef Lassota (PO-KO):

Dziękuje bardzo. Kiedy 4 lata temu ta sprawa była podnoszona, nawet był pewien projekt, to wówczas rzeczywiście zwracano uwagę na to, żeby były jednolite kryteria, zarówno dla tych, którzy prowadzą działalność taksówkową, jak i dla innych przewoźników. Wydaje się, że to w tym kierunku wreszcie zmierza.

Natomiast mam takie pytania: Czy przewiduje się – z tego co czytałem, to raczej się nie przewiduje – jakiekolwiek oznakowanie, że to jest samochód przystosowany do przewozu osób? Chodzi o samochody jeżdżące z aplikacją, które są poza taksówkami. Wydaje się, że dla poczucia bezpieczeństwa pasażera byłoby ważne, żeby taka informacja była. Drugie pytanie. W dotychczasowym stanie kontrola przewoźników, którzy działają tak jak Uber, była bardzo znikoma. Inspekcja Transportu Drogowego zupełnie sobie z tym nie radziła. Policja była wyłączona. Pytam o kontrole przy tym nowym rozwiązaniu: Czy przewiduje ono skuteczną, jednoznaczną możliwość kontroli? Trzecie pytanie. Taksówek, które mają licencję, dotyczy tzw. rejonizacja. Jeżeli ktoś ma licencję na miasto Kraków, to nie może w innym mieście świadczyć usług. Również inni, spoza miasta Krakowa, nie mogą tu świadczyć usług na zasadzie zamawiania. Czy ta sytuacje jest jakoś rozwiązana? Jeśli nie, to dalej jest nierówność podmiotów, ponieważ przez aplikację można zamówić

dowolny samochód, z dowolnego miejsca. Wydaje się, że to również musi być w jakiś sposób uregulowane. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Pani poseł Anna Paluch, proszę bardzo.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Mam jedno krótkie pytanie. Uważam że zmiany w tym projekcie idą w dobrym kierunku i zrównoważą sytuację różnych przewoźników i podmiotów. Mam pytanie o zmianę nr 5b. Czy rzeczywiście pan minister uważa za zasadne skasowanie egzaminów z topografii miasta? Jestem przekonana, że jest on potrzebny. Sama korzystam z przewozów i często zdarzają się, że z panią w korporacji taksówkowej nie można się dogadać, w które konkretnie miejsce taksówkę się zamawia. Jeżeli jeszcze wejdzie taki przepis, że kierowcy nie będą musieli znać topografii miasta, to w przypadku braku połączeń sieciowych, awarii sieci internetowej, może powstać sytuacja całkowicie nie do przewidzenia. Generalnie uważam, że ten przepis zmniejszy poziom świadczenia usług i narazi pasażerów. Często przecież zamawia się taksówkę w sytuacji presji czasowej, spieszę się na pociąg, jestem tu i tu i chcę się szybko dostać na dworzec, a nie mogę się dogadać, w które miejsce taksówka ma przyjechać. Proszę rozważyć, czy ta zmiana rzeczywiście jest zasadna. Jakie są przesłanki, żeby ona się tam znalazła? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Teraz pan Biedrzycki z OOPTD

Przedstawiciel Ogólnopolskiej Organizacji Pracodawców Transportu Drogowego Paweł Biedrzycki:

Zabiorę głos w imieniu nieco szerszego środowiska. Dziękuję bardzo stronie rządowej, że po raz pierwszy ktoś się odważył i spróbował uregulować sprawy transportu ludzi samochodami osobowymi. Do tej pory, przez całe lata leżało to odłogiem.

Uważamy że sama ustawa, że projekt i kierunek są bardzo dobre, ale chciałbym wnieść jedną uwagę ogólna. Pan poseł Lassota też zwracał na to uwagę, że mówimy o usłudze taksówkowej i usłudze z aplikacji. Proszę państwa, to jest taka sama usługa, ona się niczym nie różni. Różni się tylko sposób zamawiania. Dziś wszystkie nowoczesne korporacje mają do dyspozycji aplikacje, telefony, Internet. Wszystkie te środki są dostępne dla pasażerów, żeby zamówić usługę przewozu osoby samochodem osobowym. Dzielenie tego na usługę z aplikacji i usługę taksówkową jest, tak uważam, zupełnie niezasadne.

Ustawa zmierza do tego, żeby wszyscy wykonujący tego typu transport posiadali uprawnienia taksówkowe. To jest jak najbardziej słuszne, bo to jest jedyna możliwość, żeby ta usługa była jednolita, żeby były jednolite wymagania. Nie dzielimy wtedy usługodawców na lepszych, gorszych, tańszych, droższych, bo ci na aplikacji mogą więcej, a ci bez aplikacji mogą mniej. Wszyscy staną się taksówkarzami.

Do samej ustawy mamy, tak naprawdę, trzy uwagi, które doprecyzowują przepisy, które są w tej chwili w projekcie. Bardzo dziękuję za głos o egzaminach, bo z projektu zniknęły egzaminy z topografii. Te egzaminy były do tej pory w gestii samorządów i myślę, że te przepisy, które były do tej pory w ustawie, mogłyby pozostać. To samorządy powinny decydować, jak powinny wyglądać egzaminy i czy je przeprowadzać. Samorządy najlepiej znają swój teren i najlepiej orientują się, czy takie egzaminy są potrzebne. Dowody na to mamy co dzień, bo w niektórych miastach tych egzaminów nie ma, zostały zniesione, a w niektórych przeciwnie, zostały wprowadzone. Myślę, że ten egzamin, może nie z samej topografii, ale z kompetencji, jest niezwykle istotny. Argument, że GPS załatwi za nas wszystko jest błędny. Trzeba pamiętać, że GPS, jeżeli chodzi o usługę taksówkową, pokazuje drogę optymalną, nie uwzględniając tego, gdzie może przejechać taksówka, gdzie są buspasy, gdzie są miejsca zamknięte, wyłączone z ruchu itd. GPS w ogóle tego nie pokazuje. GPS nie zna objazdów itd. Cała ta wiedza taksówkarska jest niezwykle przydatna, szczególnie w ruchu miejskim, w korkach, kiedy mamy do czynienia z jakimiś zdarzeniami w mieście i trzeba wybrać szybko i sprawnie objazd. GPS tego za nas nie zrobi.

Drugi punkt, których chcielibyśmy doprecyzować w tej ustawie, to zaświadczenia o niekaralności. Ustawa mówi, że potencjalny przedsiębiorca składa oświadczenie o niekaralności. Proszę państwa, mamy dziś do czynienia z taką sytuacją, że przyjeżdża do nas mnóstwo cudzoziemców z różnych krajów i oni nie są w stanie dostarczyć zaświadczeń. Dostarczają oświadczenia, które nie są w żaden sposób weryfikowalne. Nie wiemy nic o przeszłości kryminalnej tych ludzi, którzy u nas świadczą usługę. Nie wiemy o nich nic. Postulujemy, żeby zamiast oświadczenia było zaświadczenie, a w przypadku przybyszów spoza Unii, żeby to oświadczenie było potwierdzone przez odpowiednie organy: konsulat, może ambasadę. Generalnie, żeby to było bardziej weryfikowalne, żeby bezpieczeństwo pasażerów było bardziej zapewnione. W tej kwestii możemy zwrócić się do ITD. Zapewne ma ona w swoich rejestrach kontrole, które przeprowadza i mogłaby nam wiele powiedzieć o osobach, które wykonują usługi przy pomocy aplikacji.

Kolejny punkt, na który chcielibyśmy zwrócić uwagę, to kwestia liczby licencji. W ustawie jest powiedziane, że przedsiębiorca dostaje tyle licencji, ile ma samochodów. Uważamy, że powinno się to zmienić i przedsiębiorca powinien dostawać tylko jedną licencję, a jego kierowcy powinni posługiwać się wypisami. Dziś jest tak, że przedsiębiorca może mieć nawet i 100 licencji. Jeżeli, na którejś wykonuje usługi niezgodnie z przepisami, to odbierana mu jest tylko ta jedna licencja, a pozostałe nadal funkcjonują. Zwracam uwagę, że mamy do czynienia z tzw. stajniami, prasa się szeroko rozpisywała o jakichś fundacjach, które w ten sposób działają. Zapewnienie jednej licencji i wypisów z tej licencji spowoduje, że przedsiębiorca będzie bardziej zainteresowany przestrzeganiem prawa i udzielania tego wypisu osobom, które spełniają odpowiednie kryteria.

To wszystkie uwagi, które chciałem zgłosić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Głos ma pan Iglikowski. Proszę bardzo.

Przedstawiciel Związku Zawodowego Taksówkarzy „Warszawski Taksówkarz" Jarosław Iglikowski:

Szanowni państwo, Paweł Biedrzycki przedstawił wszystkie nasze podstawowe uwagi wobec tej nowelizacji. Chciałbym naświetlić jeszcze tylko jedną rzecz. Ta nowelizacja może i idzie w dobrą stronę, ale nadal nie ma żadnych przepisów pozwalających na skuteczną egzekucję prawa. Bardzo dobrze, że jest tu mowa o pośredniku, ale zgodnie z przepisami tej nowelizacji pośrednik jest fikcją, ponieważ odpowiada tylko za to, czy przedsiębiorca, któremu dał zlecenie, posiada odpowiednią licencję.

Teraz powiem państwu, jak ta sytuacja wygląda w praktyce. Partnerzy firmy Uber i firmy BOLT mają licencje. Jedną licencję na 2 tys. samochodów. W tym momencie pośrednik jest czysty, mimo że w dalszym ciągu świadomie przekazuje zlecenia podmiotom, które nie wykonują zleceń zgodnie z prawem. W jednej z wcześniejszych wersji tej nowelizacji była mowa o tym, że pośrednik ma zweryfikować uprawnienia kierowcy. Nie tylko to, czy przedsiębiorca ma stosowną licencję, ale też uprawnienia kierowcy, bo to kierowca na końcu wykonuje usługę, a ustawa precyzuje obowiązki, jakie musi on spełnić.

Ta nowelizacja nie wprowadza żadnego kroku w stronę egzekucji nałożonych kar. Zadałem ITD pytanie w trybie dostępu do informacji publicznej. Pytałem o konkretną firmę, która działa na terenie Warszawy i bierze na siebie kary dla nielegalnych przewoźników. Firma ta w ciągu ostatniego półtora roku dostała 1,2 mln zł kar. Ile udało się ściągnąć z tych pieniędzy? Zero! W ogóle nie ma egzekucji nałożonych kar. Jeżeli państwo spytacie ITD – mamy tutaj jej przedstawicieli – to mogą oni te dane potwierdzić. Jeżeli mają dostęp, to od ręki, jeżeli nie, to w najbliższym czasie nie stanowi najmniejszego problemu to, żeby zapytać telefonicznie głównego inspektora transportu drogowego, który potwierdzi te dane. Chodzi konkretnie o firmę KV Paweł Drozd, która w ciągu kilku lat zmieniała kilkakrotnie formę działania. Jak już skarbówka na nich wsiadała skutecznie, to firma ogłaszała upadłość i powstawała następna firma.

Bardzo ważną zmianą jest to, o czym mówił mój przedmówca, czyli wprowadzanie licencji na obszar i na przedsiębiorcę oraz wykonywanie wypisów z licencji. Pozwoli to skutecznie egzekwować przepisy.

Uszczegółowienie pośrednika, czyli wprowadzenie obowiązku weryfikacji kierowców. To jest podstawowa kwestia, bo nadal pośrednik za nic nie odpowiada. Taką praktykę mamy codziennie na drogach.

Brakuje w tej ustawie przepisu znanego z Belgii i Francji. Powinna być w nim mowa o tym, że gdy pojazd zostaje zatrzymany do kontroli i okazuje się, że transport drogowy jest wykonywany bez wymaganej licencji lub są łamane inne przepisy, które można egzekwować i stwierdzić na miejscu kontroli, wtedy wymagana jest na drodze kaucja na poczet kary lub pojazd zostaje odholowany do czasu uiszczenia kary. O tym mówi art. 94 ustawy o transporcie drogowym, ale dotyczy to przedsiębiorców spoza Polski. Wprowadzenie takiego przepisu, ale dotyczącego przedsiębiorców polskich, momentalnie zagwarantuje 100-procentową skuteczność egzekucji kar. Tak jak mówiłem, tej egzekucji w tej chwili w ogóle nie ma. To nie jest wymysł nas taksówkarzy, bo takie przepisy funkcjonują w Belgii i Francji. Tam nikt nie mówi niczego o prywatnej własności, bo, jak znam życie, zaraz padną takie argumenty.

Naprawdę, bardzo prosimy o to, żeby ta ustawa była kompleksowa i kompletna, a nie żeby wprowadzała tylko fasadowe przepisy, które są tylko na papierze i niczego w praktyce nie zmieniają. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy są następne zgłoszenia. Pan Bartłomiej Zydel ze Związku Powiatów Polskich, proszę bardzo.

Ekspert Związku Powiatów Polskich Bartłomiej Zydel:

Szanowny panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, szanowni państwo, razem z projektem ustawy otrzymaliśmy projekty aktów wykonawczych. Jedna z projektowanych zmian, to zmiana wysokości opłat za czynności administracyjne. Już na tym etapie chcielibyśmy podnieść to, że dwukrotne obniżenie opłat za licencje budzi nasze poważne wątpliwości. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan Tadeusz Stasiów, bardzo proszę.

Prezes Samorządnego Związku Zawodowego Taksówkarzy RP Tadeusz Stasiów:

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje. Mamy wiele zastrzeżeń do tego projektu. Musimy zwrócić uwagę na to, że projekt oferuje pośrednika. Natomiast świetnie opisana jest zasadność działania przedsiębiorstwa w art. 5b, 5c i 6 obowiązującej ustawy. To jedno.

Rozumiemy, że projektodawca, wprowadzając pośrednika w przewozach osób samochodem osobowym, przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą, rzekomo miał na celu zlikwidowanie tzw. szarej strefy, wszelkich patologii występujących w przewozach oraz wydawanie tzw. zleceń na usługę wyłącznie uprawnionym do tych czynności współpracującym przedsiębiorcom, osobiście wykonującym przewozy lub kierowcom.

Nadmienić należy, że czynności, narzędzia przekazu, które są wymienione w pkt 24 nowelizacji, są realizowane z powodzeniem przez działające legalnie firmy transportowe, uprawnionych przedsiębiorców oraz zatrudnianych kierowców. Wszyscy oni są uprawnieni do stosowania i wykonywania czynności, korzystając z mediów opisanych w tym punkcie i je stosują. Wskazana działalność gospodarcza w pkt 24 jest powieleniem działalności firm, podmiotów wskazanych obowiązującą ustawą.

Czy pośrednicy przyczynią się do zaniechania nieuczciwej działalności tzw. konkurencji? Na pewno nie. Powinno być stworzone prawo chroniące rodzimego przedsiębiorcę, a nie tworzone przepisy ze sobą sprzeczne. Działalność gospodarcza, o której mowa w pkt 24, to jest pośrednictwo, które jest sprzeczne z interesem firm transportowych. Dodatkowo nie daje to żadnej gwarancji tzw. uczciwego wydawania zleceń na przewóz osób. Nie spowoduje to likwidacji szarej strefy i innych patologii w transporcie. Wręcz przeciwnie, może ją tylko spotęgować, przy czym nie poniesie żadnych konsekwencji karnych, o czym świadczą inne proponowane przepisy, proponowane w tym projekcie.

Powyższe wskazuje, że wykreślenie pkt 24 byłoby zasadne, bo pośrednik przy przewozie osób jest zbyteczny.

Następny problem dotyczy proponowanego art. 5b ust. 2. Rozumiemy, że licencja w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób, wskazana propozycją art. 5b ust. 2, obejmuje przewóz osób wszystkimi pojazdami samochodowymi, w tym również pojazdami powyżej 9 osób. Opis w art. 2 pkt 24 projektu wskazuje wyłącznie na działalność pośrednika w obszarze przewozów pojazdami osobowymi do 9 osób, ale nie wskazuje, jak będzie funkcjonował tzw. pośrednik w przewozach powyżej 9 osób.

Trzeba zwrócić uwagę, że licencja na przewóz taksówkowy jest ograniczona terytorialnie, do czego dostosowują się taksówkarze i firmy taksówkowe. Pośrednikowi daje się zakres działalności na cały kraj. Pytanie – po co?

Pośrednik w przewozie osób nie rozwiąże nabrzmiałych problemów, jakie powstały w wyniku działalności nielegalnych przewoźników i firm udostępniających te przewozy. Natomiast zgodnie z tym przepisem, licencjonowany pośrednik stałby się trwałym – zaznaczam – trwałym łącznikiem w przewozach osób taksówką i przewozach pojazdami niebędącymi taksówką. Przyczyni się to do utrwalenia patologii w transporcie drogowym. Bez konsekwencji będzie on realizował zamówienia na przewóz osób, zlecając wykonanie usługi taksówkarzom lub przewoźnikowi okazjonalnemu, o czym mówi proponowany przepis art. 5d i 5e.

Dziś ustawa rozgranicza tego typu usługi, a i firmy, działające na podstawie różnorodnych licencji, w praktyce wykluczają wzajemną współpracę. Rozróżnienie rodzajów transportu zostanie zatracone w przypadku ustanowienia pośrednika. Dlatego należy proponowany przepis, według nas, skreślić, pozostawiając treść art. 5b ust. 2 zgodną z zapisem z obowiązującej ustawy.

Chcielibyśmy jeszcze zwrócić uwagę, że wykreślenie z art. 5c wymogu certyfikatu jest błędne. Jego utrzymanie w dalszym ciągu jest konieczne, tak jak jest w obecnej ustawie, z tego względu, że dzięki temu przedsiębiorca nabywa wiedzę o różnych przepisach i będzie je mógł stosować. Na temat, jak niska jest wiedza w tym zakresie, mogą wypowiedzieć się specjaliści, którzy prowadzą szkolenia tego rodzaju.

Następna sprawa, odnośnie do art. 5d i 5e. To są artykuły sprzeczne z art. 4 pkt 24 i proponowanym pośrednikiem. Są ze sobą sprzeczne. Mianowicie, odnośnie do proponowanej treści art. 5d wiadomym jest, że przedsiębiorca prowadzący zarobkowy transport drogowy przewozu osób obowiązany jest wykonywać go zgodnie z wymogami ustawy, a zlecenie wykonania usługi przewozu zobowiązany jest przekazać uprawnionemu przewoźnikowi, tj. innemu uprawnionemu przedsiębiorcy z nim współpracującemu albo zatrudnionemu kierowcy uprawnionemu do tych czynności. Taka jest prawda, że ustawa obowiązująca obliguje i mówi o zarobkowym przewozie osób, mówi też jakie wymogi musi spełnić, zarówno przedsiębiorca, jak i kierowca. Nie ma potrzeby tworzenia dodatkowego pośrednika, który *de facto* nie wyręczy i nie zakaże działalności firm transportowych, które istnieją na rynku i spełniają wymogi.

Treść zawarta w proponowanym art. 5e jest co najmniej niezrozumiała. Zgodnie z przepisem art. 5b ust. 2 oraz art. 4 pkt 24, pośrednik ma działać w zakresie przewozu osób pojazdami osobowymi, przeznaczonymi konstrukcyjnie do przewozu 9 osób łącznie z kierowcą. Proponowany przepis art. 5d zobowiązuje pośrednika do przekazywania zleceń wyłącznie przedsiębiorcom posiadającym odpowiednią licencję, o której mowa w art. 5d ust. 1. Jest ich cała plejada. Art. 5d ust. 1 mówi, że licencjonowany jest przewóz samochodem osobowym, licencjonowany jest przewóz powyżej 7 osób, ale nie więcej niż 9 osób. Trzecią licencją jest taksówka.

Proponowany art. 5e zabrania pośrednikowi wydawania zleceń na przewóz w przewozach okazjonalnych wykonywanych pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 7 osób łącznie z kierowcą. Przewozy okazjonalne, jak wiadomo, zgodnie z art. 18 ust. 4a i 4b obowiązującej ustawy wykonywane są pojazdami przystosowanymi konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 osób łącznie z kierowcą. Ust. 4b pkt 2 dopuszcza wykonywanie przewozu okazjonalnego samochodem osobowym, w tym zabytkowym. Nie precyzuje – jakim, co powoduje, że pośrednictwo przy przewozie osób w przewozach okazjonalnych nie może być wybiórczo zabronione. Proponowany

przepis art. 5e stoi w sprzeczności z proponowanym przepisem art. 5d oraz powiązaniem z art. 18 ust. 4d obowiązującej ustawy.

Należy zauważyć, że proponowany przepis art. 5e bardziej przystaje do przewozu pojazdami samochodowymi, o których mowa w art. 5b ust. 1 pkt 1. Niestety, projektodawca nie poczynił nawet drobnej regulacji prawnej odnośnie do wykonywania przewozów na podstawie licencji, o której mowa w tym artykule, co powoduje, że proponowany przepis art. 5e jest bezprzedmiotowy, albowiem przewóz osób na podstawie licencji, o której mowa w art. 5d ust. 1 pkt 1, nie jest przewozem okazjonalnym, o którym mowa w art. 18 ust. 4 i 4b obowiązującej ustawy. Pamiętajmy, że w przewozach okazjonalnych, o których mowa w art. 18 ust. 4a i 4b, dopuszcza się przewóz pojazdem samochodowym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

W prezydium przyjęliśmy, żeby uporządkować procedurę zgłaszania się przez państwa do głosu. Proszę sekretariat, żeby zapisał zgłaszających się do głosu i zamkniemy listę. Chcemy uniknąć tego, żeby głosy się powtarzały, chcemy sprawnie poprowadzić nasze spotkanie. Jeszcze 10 osób się zgłasza. Proszę o pilnowanie kolejności zgłoszeń.

Teraz pan Tomaszewski z Konfederacji TRANSPORTOWCY, bardzo proszę.

Przewodniczący Konfederacji Związków i Organizacji Przewoźników Drogowych TRANSPORTOWCY Tadeusz Tomaszewski:

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, koledzy związkowcy, przyszło nam dzisiaj pochylić się nad tematem, który już 4 lata jest omawiany, bo 4 lata temu niepokojące zjawiska zaczęły docierać do naszego środowiska. Wówczas uznaliśmy, że coś trzeba w tej kwestii zrobić. Odbyło się kilkadziesiąt spotkań z panem ministrem Adamczykiem i z jego poprzednikami. Bardzo pomagał nam przy tym pan Oleksiak, dyrektor Departamentu Transportu Drogowego. Tak naprawdę nie posunęliśmy się daleko, bo jeszcze ciągle są pewne wątpliwości. Powtarzam, odbyliśmy kilkadziesiąt spotkań.

Rozumiem, że w międzyczasie weszło kilka organizacji, rozumiem, że sytuacja jest dynamiczna. Nie mniej jednak, kiedy już w swojej naiwności miałem nadzieję, że zmierzamy do finiszu, pojawiają się nowe propozycje. Moją winą jest to, że trochę chorowałem i kilka miesięcy nie byłem czynny w tych przedsięwzięciach, ale koledzy wyśmienicie sobie radzili. Jednak powtarzają się nowe sugestie.

Myślę, że w tym gronie można by, dzięki panu ministrowi Adamczykowi i panu dyrektorowi Oleksiakowi i innym, powołać taką komisję, która zamknie wreszcie ten nieszczęsny projekt, inaczej możemy się do niego odnosić jeszcze długo. Rozumiem, że każdy ma swoje racje, każdy chce zająć swoje stanowisko, ale kiedyś musimy zakończyć procedowanie, kiedyś musimy zamknąć temat. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Prosimy o krótsze wypowiedzi, które nie będą przekraczały 3 minut. Mówców jest dużo i dlatego proszę o zastosowanie się do tej prośby.

Teraz głos zabierze pan Jędrzejewski ze Stowarzyszenia Mobilne Miasto.

Prezes Stowarzyszenia Mobilne Miasto Adam Jędrzejewski:

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, reprezentuję Stowarzyszenie Mobilne Miasto, to jest stowarzyszenie branży nowoczesnej mobilności. Zrzeszamy w tej chwili 10, a wkrótce kilkanaście podmiotów.

Chcę się odnieść do proponowanego projektu. Chodzi o przepis mówiący o wprowadzeniu licencji na pośrednictwo przy przewozie osób. Chcę zgłosić ogólną uwagę, że jest to prawdopodobnie niepotrzebne przeregulowanie tego nowoczesnego rynku. Jeżeli spojrzymy na to w ten sposób, że mówimy dzisiaj o pośredniczeniu przy przewozie osób, natomiast niedaleka droga jest do tego, żeby mówić o pośredniczeniu przy wynajmie pojazdów. Przykładowo, są przecież samoobsługowe wypożyczalnie. Wydaje się dzisiaj tworzeniem niepotrzebnego precedensu tworzenie takiej instytucji, jak licencjonowany pośrednik przy przewozie osób. Można domniemywać, że będą zakusy, aby dalej prowadzić tego typu regulacje w innych obszarach prowadzenia działalności gospodarczej.

Dzisiaj ten projekt w wystarczającym stopniu reguluje zasady przewożenia osób. Wydaje mi się, że ta licencja niczego pozytywnego do tego procesu nie wnosi, a jest ograniczeniem biurokratycznym, administracyjnym, prowadzenia działalności gospodarczej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję Bardzo. Teraz głos zabierze pan Dariusz Góralczyk.

Przewodniczący Regionu Mazowsze Krajowej Izby Gospodarczej Taksówkarzy TAXI Dariusz Góralczyk:

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, moi koledzy ze związku wspomnieli o tym, że egzaminy są wymaganą opcją w zakresie przewozu osób, dlatego że nie można się opierać tylko na Internecie i GPS. Taksówkarz jest czymś więcej, niż tylko przewoźnikiem, również reprezentuje swoje miasto, musi znać różne punkty usługowe, szpitale, ministerstwa itd. Chcę powiedzieć, że wykreślenie egzaminów jest bardzo poważnym błędem, który przyczyni się do obniżenia standardu tego zawodu. Ponadto kierowcy będą czuli się w pracy bardzo niepewnie, dlatego że jeżeli rozłączy się w jakikolwiek sposób smartfon, to wtedy skończy się jazda z klientem. Jestem czynnym taksówkarzem i wiem, na czym to wszystko polega. To jest jedynie urządzenie wspomagające pracę zawodową, a nie urządzenie zastępujące pracę zawodową.

Chcę jeszcze powiedzieć o art. 5e nowelizacji, w którym napisano: „Zabrania się prowadzenia pośrednictwa przy przewozach osób w przewozie okazjonalnym, wykonywanych pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 7 osób łącznie z kierowcą". Tutaj należałoby dodać również samochód osobowy, bo ten samochód się często przenika i tworzy się równoległą usługę z taksówką, starając się wmówić, że to jest zupełnie inna usługa. Jedyne co się zmieniło na przestrzeni lat, to tylko sam łącznik. Kiedyś łącznikiem był postój taksi, strona internetowa, telefon, a teraz pojawiła się aplikacja. Ona nic nie zmieniła poza tym, że łączy klienta z kierowcą, który wykonuje swój zawód.

Chciałbym jeszcze wspomnieć o art. 18 ust. 5 pkt 2, w którym jest opis umieszczania w sposób widoczny i czytelny, na zewnątrz pojazdu, oznaczeń z nazwą, adresem, telefonem, adresem strony internetowej przedsiębiorcy. Tutaj należałoby dodać jeszcze nazwę aplikacji mobilnej, bo to jest ważne w dniu dzisiejszym. Dziękuje bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Stanisław Żmijan, proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Bardzo dziękuje. Panowie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni państwo, mam przed sobą wniosek zawarty w piśmie z dzisiejszego dnia, skierowanym do przewodniczącego Komisji, ale, rzecz jasna, to pytanie kieruję do pana ministra Andrzeja Adamczyka. Ten wniosek jest podpisany przez 4 centrale zajmujące się przewozem osób. Sprowadza się on do postulatu „cofnięcia powyższego projektu ustawy autorowi, tj. Ministerstwu Infrastruktury, celem usunięcia wad prawnych i braków formalnych". Jest uzasadnienie, w którym zawarte są bardzo poważne zarzuty. Mam nadzieję, że pan minister zapoznał się z tym wnioskiem i zechce się do tych zarzutów odnieść.

Mam głębokie przekonanie, że dziś na sali są obecni sygnatariusze tego wniosku, bo nie wyobrażam sobie, żeby był scenariusz inny, niż ten, że przygotowany projekt został skonsultowany ze strona społeczną. Chyba że tak się działo przez te kilka lat, że siła argumentów nie trafiała do pana ministra i do resortu, bo projekt, który został złożony 2 lata temu przez Nowoczesną świadczy o tym, że siła argumentów była za słaba, ale argument siły pewnie zadziałał. Jeżeli zadziałał, to na jakiej drodze, w jakiej procedurze ten projekt został przygotowany?

Tak się zastanawiam, kogo na autostrady wyprowadzić, żeby zajął się pan „korytarzem życia", bo półtora roku temu powiedział pan, że wkrótce ureguluje te sprawy. Nie ma komu teraz zaprotestować, chyba poprosimy taksówkarzy.

Bardzo proszę, panie ministrze, o odpowiedź na ten wniosek, bo sformułowane tu zarzuty są bardzo poważne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan Tomasz Kłaczkow, proszę bardzo.

Prezes Stowarzyszenia Kierowców Aplikacji Mobilnych Tomasz Kłaczkow:

Nie będę dłużej zajmował czasu. Chcę powiedzieć, że my, jako stowarzyszenie witamy z zadowoleniem projekty zmian, które zostały tutaj przedłożone.

Chcę się odnieść do kilku kwestii, które projekt zakłada. Uważamy, że powinien być wprowadzony dodatkowo przepis dotyczący wieku pojazdu, którym świadczone są usługi, zarówno przez taksówkarza, jak i przez osoby, które nie są taksówkarzami. Może to powinno być 10 lat, tak jak jest w firmach: BOLT i Uber. Możemy dyskutować na temat tego wieku, ale wydaje się, że wprowadzenie takiego przepisu skutecznie wyeliminuje samochody wraki, które jeżdżą i świadczą usługi przewozu osób, narażając przewożone osoby.

Ktoś tutaj powiedział, że nie ma znaczenia, czy jest aplikacja czy jej nie ma, że usługa jest ta sama. Taką najważniejszą kwestią powinien być równy dostęp do wszystkich elementów świadczonej usługi. Proszę państwa, chcę zadać pytanie i zgłosić wniosek, że dostęp do buspasów również powinien być taki sam. Jeżeli usługa jest ta sama, przewóz wygląda tak samo, to dlaczego jedni mogą jeździć buspasami, a drudzy nie?

Jeśli che się pan dowiedzieć, kto jest nielegalny, to ja mogą zaraz powiedzieć. Czy legalna jest mafia taksówkowa na Dworcu Centralnym, na Dworcu Wschodnim, na Dworcu Zachodnim? Czy legalne są przewozy na manipulowanych taksometrach? Czy legalna jest mafia przed Starówką?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę państwa, proszę nie przeszkadzać. Każdy z państwa będzie miał możliwość odniesienia się do wypowiedzi. Natomiast w ten sposób utrudniamy sobie pracę. Czy pan już skończył?

Prezes SKAM Tomasz Kłaczkow:

Nie, nie. Mam jeszcze wypowiedź dotyczącą egzaminów z topografii. Naszym zdaniem proponowany przepis jest słuszny. Egzamin z topografii to jest relikt z przeszłości i w obecnych uwarunkowaniach technologicznych kompletnie jest nie na miejscu. Powiedziałbym nawet, że naraża państwa, jako twórców nowego prawa, na pewnego rodzaju śmieszność, bo z GPS korzystają miliardy ludzi na świecie. Po co robić egzamin z topografii, jeżeli żaden kierowca nie zna wszystkich ulic swojego miasta, natomiast aplikacja je zna. Zna również ambasady, kina i wszystkie inne miejsca, które pasażer może sobie zamarzyć. Uważamy, że egzamin z topografii, tak jak projekt przewiduje, powinien być zniesiony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Głos ma pan Artur Oporski, proszę bardzo. 3 minuty.

Przedstawiciel OOPTD Artur Oporski:

Szanowni państwo, był tu już poruszony temat, że proponowana ustawa jest niczym innym, jak deregulacją zawodu taksówkarza. To nic innego, jak ustawa ministra Wilczka z przełomu lat 80. i 90., która wprowadziła powszechną możliwość założenia na dachu samochodu lampy z napisem TAXI. Jeżeli są tutaj starsze osoby, to pamiętają, co się działo na mieście, gdy każdy mógł zostać taksówkarzem bez spełnienia jakichkolwiek kryteriów.

Tutaj pokazane jest w sposób minimalny, jak ograniczany jest dostęp do zawodu taksówkarza. Zabierając egzaminy i przekazując gminom decyzję o przeprowadzeniu egzaminów wprowadzamy totalny chaos w miastach, bo wyobraźmy sobie, że komunikacja miejska będzie wspierana, w wyniku wprowadzenia nowych technologii, aplikacji i tym podobnych rozwiązań, dodatkowymi busami, samochodami i autobusami, które też przewożą ludzi.

Nie można za każdym razem podpierać się argumentem, że trzeba wszystko aktualizować i nawiązywać do nowych rozwiązań technologicznych. Zapomniano o taksówkarzu, o zwykłym taksówkarzu. Państwo mówicie tylko o tym, że taksówkarz ma obowiązek zrzeszenia się w jakiejś korporacji bez pośrednika. Nie wiecie, co ta osoba przecho-

dzi. Idę do gminy, jestem taksówkarzem od ponad 20 lat, zdobywam licencję, bo to nic nie kosztuje. Zakładam lampę na samochodzie, bo mam, a jak nie mam, to sobie kupię za 2 tys. zł i będę jeździł, będę się zatrzymywał na każdym postoju. W jaki sposób jesteście dzisiaj w stanie zagwarantować bezpieczeństwo klientów, którzy z tej taksówki skorzystają? Tu wracam do sytuacji z przełomu lat 80. i 90., która spowodowała powszechne podwyższanie opłat za przejazdy.

Pan, który reprezentuje przewoźników nie posiadających licencji, czyli jeżdżących niezgodnie z prawem, wspomniał o tym, że są też taksówkarze, którzy oszukują i pracują w „spółdzielniach". Pokażcie mi grupę społeczną, która nie ma „czarnych owiec". Nie ma takiej grupy społecznej.

Chcę podkreślić, że rozmawiamy nie tylko o nowelizacji prawa w kontekście nowych technologii. Nie możemy zapominać o bezpieczeństwie pasażerów i o tym, co się dzieje na ulicach największych miast. Firmy pośredniczące opierają swoją działalność na nielegalnych przewoźnikach, co jest kuriozalne. Państwo polskie nie powinno do tego dopuścić od wielu lat, a dziś konsultuje z tymi pośrednikami, w jaki sposób ułożyć prawo.

Ta ustawa, bez zmian, które były wskazane na samym początku dyskusji, odnośnie do tego, co jest elementem, który powinien być w niej zawarty, nie rozwiązuje w ogóle problemu, a wręcz przeciwnie, przerzuca szarą strefę na stronę taksówek. Teraz oficjalnie mówi, że taksówkarze są źli, bo taksówkarze to złodzieje, bo taksówkarze to kombinatorzy.

Praktyka firm: Uber i BOLT, pokazała jednoznacznie, że opieranie się tylko na nielegalnych przewoźnikach, to jest ich sposób działania. Druga rzecz, ceny realizowane w ten sposób mogą być niższe, mogą być dumpingowe. Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów nic nie zrobi w tej sprawie, pomimo tego, że taksówkarze się odwołają. Państwo polskie nic nie robi.

Co pokazała praktyka? Na początku, kiedy tylko pojawiła się firma pseudopośrednika, który nazywał się Uber, wielu polskich obywateli zobaczyło w tym światełko nadziei. Będę mógł dorobić, do swojej pensji, swoim samochodem, kilkaset złotych. Dzisiaj warunki, jakie są stawiane tym ludziom, są tak złe i tak niegodne, nawet nie śmieciowe, że dziś jeździ w nich grubo ponad 50% obcokrajowców. Do czego to prowadzi? My jesteśmy po spotkaniu z Urzędem m.st. Warszawy, które przedstawiło nam statystyki dotyczące porównania lat 2017 i 2018 w zakresie licencji taksówkowych, jakie są wydawane w Warszawie. Przez takie firmy jak Uber i BOLT taksówkarstwo ginie.

W tej ustawie, która jest poprawiona i zmieniona, są trzy elementy: dać prawo gminom do decydowania o egzaminach. Zamiast wielu licencji zrobić jedna licencję z wypisami, co zmobilizuje wszystkie podmioty do tego, żeby pilnowały swoich kierowców. Pan premier na ostatniej konwencji PiS powiedział tak: „Głównym naszym celem i zadaniem jest ochrona praw polskiego przedsiębiorcy". Ja widzę, że ta ustawa ma bronić tylko i wyłącznie firmy: Uber i BOLT. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze jakieś zgłoszenia? Pan poseł Grabarczyk, proszę bardzo.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO-KO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysokie Komisję, panie ministrze, jeżeli mówimy o zrównaniu reguł, według których będą wykonywane usługi przewozowe, czy w tradycyjnym systemie taksówek, czy w systemie opartym na aplikacji, to rodzi się wiele pytań. Bardzo wiele ich tutaj dzisiaj padło. Zdaje się, że nie na wszystkie otrzymaliśmy dzisiaj odpowiedź. Poddaję pod rozwagę pana przewodniczącego możliwość powołania podkomisji po to, aby te wszystkie problemy w sposób bardzo szczegółowy rozpatrzyć i rozstrzygnąć, z pełną świadomością skutków i złożoności problemu.

Mam jedno pytanie do pana ministra. Jeżeli mówimy o wyrównywaniu reguł, to do ustawy nie zostało załączone, w żadnej formie, to co powinno się znaleźć, czyli projekt nowelizacji rozporządzenia ministra infrastruktury w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach dopuszczenia pojazdów do ruchu oraz wzory dokumentów w tych sprawach. To rozporządzenie, w 2016 roku pan minister wydał tekst jednolity, w § 11 w pkt 30 pod lit. d) przewiduje adnotacje w dowodach rejestracyjnych, że pojazd

jest przystosowany do przewozów taksi. Moje pytanie jest bardzo konkretne: Czy pan minister przewiduje wykreślenie tego przepisu z rozporządzenia? Czy też pan minister wprowadzi do tej instrukcji, która jest załącznikiem do rozporządzenia, dodatkowe adnotacje dla tych, którzy świadczą usługi przewozowe oparte na aplikacji? Jeżeli mówimy o równości, to ten problem też musi być rozwiązany.

Przypuszczam, że spraw szczegółowych jest jeszcze więcej i dlatego jeszcze raz formułuję propozycję pod adresem prezydiów obu komisji, aby powołać podkomisję, która precyzyjnie, krok po kroku, opierając się na dwóch projektach, znajdzie optymalne rozwiązania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Ktoś, kto jeszcze nie zabierał głosu. Pan Marcin Nowacki, proszę bardzo.

Wiceprezes Związku Przedsiębiorców i Pracodawców Marcin Nowacki:

Szanowni państwo, bierzemy udział w tych debatach już od czterech lat. Oceniam, że projekt ustawy przedstawiony przez pana ministra Adamczyka, to jest projekt, który jest rezultatem dobrej regulacji w tym sensie, że był wielokrotnie konsultowany i omawiany. Kilkadziesiąt spotkań się odbyło. Było kilka projektów i na pewno jest to projekt, który jest najbliższy kompromisowi dla branży. Pamiętajmy, że nie ma mowy o zrównaniu wszystkich praw dla przewoźników i taksówkarzy. Nie ma mowy o tym, aby taksówkami jeździli przewoźnicy, którzy nie mają logo i napisu TAXI. Nie ma mowy o tym, aby przebywali oni na postojach. Jest zrównanie praw pod kątem dopuszczenia do rynku.

Przypomnę też, że w 2017 roku w mieście Warszawie sprawdzono 2 tys. przewoźników taksi i uchybienia wystąpiły w ponad 600 przypadkach. Czyli na 2 tys. przewoźników 600 miało uchybienia. W większości przypadków dotyczyło to wymogu egzaminu z topografii. To jest fikcja. Dziś w dużych miastach wszyscy jeździmy na GPS i nie jest potrzebny egzamin, który ma być zamknięciem dostępu do rynku, zamknięciem zawodu z argumentem, że będzie chaos. W Warszawie, w Poznaniu, w Gdańsku, wcale nie ma chaosu na ulicach. Ruch dobrze przebiega i utrzymywanie egzaminu z topografii jest absurdem i cofaniem się do XX wieku.

Drugi element, który chcę podnieść, to licencje dla pośredników. Wydaje się, że dzisiaj, z uwagi na Konstytucję dla biznesu, ten dokument nie jest absolutnie wymagany. Tworzy nowe obowiązki i reguluje coś, co za chwile będziemy musieli przenosić na inne sektory transportu i licencjonować kolejne aplikacje, które się pojawiają.

Naprawdę, to jest projekt zdrowego rozsądku i warto po kilku latach debat przyjąć kompromisowe rozwiązania, być może likwidując licencję dla pośredników. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Głos ma pan Marek Kowalski, proszę bardzo.

Przewodniczący Federacji Przedsiębiorców Polskich Marek Kowalski:

Szanowni państwo, jak widać z dzisiejszej dyskusji, zdania są dość mocno podzielone, bo są zdania środowiska taksówkarskiego, które zgłasza pewne uwagi i oczekiwania związane z tym projektem. Są zdania Stowarzyszenia Kierowców Aplikacji Mobilnych i Mobilne Miasto, które jak gdyby stoją po drugiej stronie.

Chcę powiedzieć, że odbywały się spotkania i to nie jest tak, że ten projekt nie był przedyskutowany. Odbyło się spotkanie u rzecznika małych i średnich przedsiębiorstw, gdzie spotkały się środowiska taksówkarskie i wszystkie środowiska związane z przewozem osób. W ostatnim czasie takie spotkanie miało miejsce w Radzie Dialogu Społecznego. Tam wyszliśmy z pewnym konsensusem i pewnymi zobowiązaniami, które rząd przyjął na siebie. Efektem tych zobowiązań jest przygotowanie ustawy. To, że dzisiaj znajdujemy się w tej sali, a nie za miesiąc czy dwa, to też jest efekt tego konsensusu. Rząd zobowiązał się, że ustawa będzie procedowana w trybie bardzo pilnym.

Wychodząc naprzeciw środowisku przewoźników, już wówczas mówiłem o tym, że nie widzę powodu, żeby *vacatio legis* w tej ustawie było tak długie. Jak najbardziej można je skrócić.

Jeżeli natomiast chodzi o przewozy oparte na aplikacji, to chcę powiedzieć, że to są najbardziej bezpieczne przewozy. Wielokrotnie mogę puścić moje dzieci czy wnuki, bo widzę przy pomocy aplikacji, jak one się przemieszczają po mieście. Wiem gdzie dojeżdżają, o której godzinie, śledzę całą ich drogę. Aplikacja pozwala mi również, jako klientowi, gdy wsiadam do samochodu, wiedzieć ile zapłacę wysiadając. Klikam i zgadzam się na zaoferowaną cenę. W związku z tym, z punktu widzenia klientów, tym też powinniśmy się kierować, bo duży odsetek młodzieży korzysta z tej aplikacji. Tym też powinniśmy się kierować.

Chcę powiedzieć, że ta koncepcja, która została przedstawiona, jest koncepcją w dużej mierze przedyskutowaną, może nie idealną dla wszystkich stron, bo było słychać, że głosy są różne, ale jest rozwiązaniem, moim zdaniem, polubownym i godzącym, na tyle, na ile jest to możliwe, te wszystkie strony.

Chcę też zwrócić uwagę na pewną rzecz, to jest uwaga merytoryczna. Ustawodawca nie przewidział przepisu dającego możliwość ciągłości działania firmy. Według tego przepisu, który obecnie obowiązuje, do momentu uzyskania licencji przewoźnika firma musiałaby być wyłączona z działalności gospodarczej. W związku z tym FPP wnioskuje o takie uzupełnienie art. 4a. Złożyliśmy to w piśmie do pana przewodniczącego. Dziękuje bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Suchoń, proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, panie ministrze, muszę powiedzieć, że przysłuchuję się tej dyskusji z wielką uwagą i przypominam sobie, że kiedy ponad 2 lata temu, podczas wielu etapów konsultacji, które organizowaliśmy jako Klub Poselski Nowoczesna, przysłuchiwaliśmy się tej debacie, która była prowadzona, to w zasadzie argumenty i stanowiska brzmiały bardzo podobnie. Nie mniej jednak, idąc do przodu w maju 2017 roku, czyli 2 lata temu, przedstawiliśmy projekt ustawy, który odpowiadał takiemu podejściu, z jednej strony regulacji tego obszaru, a z drugiej strony znalezienia jakiegoś kompromisu.

Dziś, gdy patrzę na projekt przedstawiony przez rząd, mam wrażenie, że straciliśmy dwa lata. Dlaczego? Dlatego, że rząd w zasadzie poszedł w tym samym kierunku, tylko nieco inaczej nazwał mechanizmy zaproponowane w projekcie ustawy. Uważam, że to szkoda, dlatego że, po pierwsze, wzajemne pretensje troszkę narosły i rynek się nieco zmienił. Myślę, że gdyby podjąć debatę w atmosferze kompromisowego szukania dobrych rozwiązań, właśnie te dwa lata temu, gdy przedstawiliśmy nasz projekt, to być może byłoby to już za nami. Mielibyśmy uregulowany rynek i mniej byłoby wzajemnych pretensji, bo wszyscy mieliby określone podstawy prawne. To oczywiście jest nauczka, panie ministrze, że jeśli opozycja przedstawia projekt ustawy, to trzeba siąść, a nie na siłę szukać swojego rozwiązania, bo na koniec może się okazać, że to są dokładnie te same propozycje.

Nie mniej jednak, dobrze, że rząd w końcu przedstawił ten projekt ustawy, bo konkurencja, która jest prowadzona przez różnego typu przewoźników, powinna być prowadzona na zdrowych zasadach. Dzisiaj z pewnością gdzieś tam istnieją luki, istnieją dysproporcje. Też mam takie wrażenie, że im szybciej to uregulujemy, tym lepiej. To są zarówno kwestie podatkowe, jak i kwestie funkcjonowania przedsiębiorstw, tych małych przedsiębiorców, a przecież każdy taksówkarz jest małym przedsiębiorcą, każda osoba, która wykonuje w innej formule przewóz – warto o tym pamiętać – też jest małym przedsiębiorcą.

Uważam, że stworzenie równych warunków, gdzie każdy element działalności jest uregulowany, jeżeli musi być uregulowany, jest właściwy. Szczerze powiedziawszy, raczej szedłbym w kierunku maksymalnej deregulacji, ale skoro mamy projekt regulujący, to trudno, to trzeba się nim zająć.

Mam do pana ministra pytanie: Czy państwo przez te 2 lata badali, jak ta regulacja wpłynie na rynek? Co ona oznacza dla firm taksówkowych? Co ona oznacza dla firm, które wykonują przewozy w innej formule? Czy to będzie oznaczało jakieś turbulencje

dla firm taksówkowych? W jaki sposób będzie to oddziaływało na rynek? Bardzo proszę, panie ministrze o to, aby pan pokusił się o taką ocenę, ponieważ nigdzie takiej oceny nie znalazłem. Chociażby z uwagi na konieczność zachowania konkurencji na pewno trzeba te problemy rozwiązać.

Oczywiście jest tu wiele aspektów, które wymagają głębszej debaty i zgadzam się z propozycją, że należałoby powołać podkomisję, w której moglibyśmy w atmosferze merytorycznej debaty, biorąc pod uwagę różne zagrożenia, podyskutować. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Został po raz kolejny zgłoszony wniosek o powołanie podkomisji, więc może spróbujmy… Trwa jeszcze pierwsze czytanie i zostało jeszcze 5 mówców. Zamykam listę mówców. Pan Maciej Wroński, proszę bardzo.

Prezes zarządu „Transport i Logistyka Polska" Maciej Wroński:

Panowie przewodniczący, panowie ministrowie, Wysokie Komisje, przysłuchuję się tej debacie i stwierdzam, że jest ona pełna emocji, bo ten temat z jednej strony dotyczy środowiska, które jest w odwrocie – może nie ze względu na firmy, które wchodzą na rynek, ale ze względu na preferencje konsumentów. Tak naprawdę to oni wybierają to, czego chcą najbardziej. Myślę, że w przyszłości rynek usług transportu drogowego w miastach zostanie w bardzo poważny sposób ograniczony, chociażby poprzez ograniczenia środowiskowe, poprzez w coraz większym stopniu wchodzący *car sharing* itd. To jednak nie jest przedmiotem dzisiejszej debaty

Oceniam bardzo dobrze ten projekt. Dlaczego? Dlatego, bo z jednej strony rozumiem taksówkarzy tracących rynek na rzecz przewozów polegających na zupełnie innej filozofii. Jest to stanowisko jak najbardziej zrozumiałe. Z tego punktu widzenia ten projekt jest zły. Z drugiej strony rozumiem także konsumentów, społeczeństwo, które oczekuje jak najłatwiejszego dostępu do tych usług i jak najtańszego. Z tego punktu widzenia ten projekt też jest zły. Jaki z tego wniosek. Paradoksalnie, że jest to dobry projekt, gdyż spotykamy się w jakiś sposób po środku.

Mogę żałować tylko tego, że ten projekt nie idzie w kierunku umożliwienia Polakom dorabiania sobie. W wystąpieniu któregoś z panów było to, że początkowo idea Ubera była inna, miała pozwolić dorobić Polakom, którzy wracając z pracy mają jeszcze godzinę wolnego czasu, wezmą klienta i dorobią. Obecnie stało się to tylko biznesem. Z tego punktu widzenia też jest to zły projekt.

Jeżeli weźmiemy dwie rzeczy, jakimi powinien kierować się ustawodawca, to powinien on przede wszystkim zapewnić bezpieczeństwo obywatelom. Myślę, że unormowanie tych wszystkich kwestii, ustalenie odpowiedzialności – można dyskutować, czy w jedną stronę bardziej, czy w drugą stronę bardziej – to jest zapewnienie bezpieczeństwa obywatelom. Można dyskutować, czy ma być to zaświadczenie z KRS dla cudzoziemca, czy ma to być oświadczenie. To są rzeczy dyskusyjne. Myślę, że jeżeli zostanie powołana podkomisja, to będziemy o tym rozmawiali.

Możemy także rozmawiać o tym, czy egzamin z topografii jest dziś istotny? Czy aplikacja jest gorsza od tego? Zostawiam te pytania do rozstrzygnięcia przez podkomisję. Na ten temat też można dyskutować.

Natomiast jedno jest pewne. Niezależnie od tego, jaki będzie projekt końcowy, nic już nie będzie takie samo. Jeżeli zrobimy go w sposób rozsądny, najmniej restrykcyjny, to nie będzie już szarej i czarnej strefy. Jeżeli pójdziemy w sposób bardzo restrykcyjny, to pewnych zjawisk nie wyeliminujemy. Odbędzie się to kosztem bezpieczeństwa obywateli i budżety, do którego powinny wpływać podatki. W tym stanie rzeczy jesteśmy za tym projektem, jako tym, który nikogo nie zadowala, natomiast zapewnia bezpieczeństwo konsumentów i zapewnia wpływy podatkowe do budżetu państwa. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

Bardzo dziękuję. Pan Arkadiusz Trzeciak, proszę bardzo. Proszę przedstawić swoją opinię lub pytania.

Przedstawiciel KZiOPD TRANSPORTOWCY Arkadiusz Trzeciak:

Szanowny panie przewodniczący, Wysokie Komisje, poruszyliśmy dziś kwestię posiadania licencji bądź jej nieposiadania. Natomiast całym problemem tego procederu są podatki. Szczerze powiedziawszy, będąc wielokrotnie, wraz z ITD i z urzędem skarbowym, przy kontrolach tych przewoźników, stwierdzam, że płacenie podatków w tych firmach jest fikcją.

Ostatnia kontrola przeprowadzona w Toruniu dotyczyła 7 przewoźników. To, że nie mieli licencji, to było na 100%. Oczywiście w tych samochodach nie było kas fiskalnych, więc nie jest to rejestrowany przychód. Te firmy wystawiły nam faktury. Jedna z firm – zawieszona działalność, druga firma – firma wyrejestrowana, kolejne 5 faktur wystawionych przez firmę, która mieści się w Giżycku w woj. warmińsko-mazurskim. Ta firma wystawia faktury z zerowym VAT. Na jakiej podstawie, skoro zatrudnia około 200 kierowców, więc pułap 100 tys. złotych dawno przekroczyła? Tu jest sedno tego problemu.

Kolejna sprawa. Sam byłem na rekrutacji w firmie BOLT w Toruniu. Mówimy o zatrudnieniu. Tam nie ma mowy o jakimkolwiek zatrudnieniu. Składek ZUS nie ma kompletnie żadnych. Są to umowy o współpracę, są to umowy użyczenia auta, wynajmu. Są też słynne stowarzyszenia, które zatrudniają wolontariuszy. Ci ludzie są oszukiwani. Tłumaczono mi, że prowizja w wysokości 8,5% dla pośrednika, to są podatki. Pytam się: Jakie podatki? Podatki transportowe. Ci ludzie są święcie przekonani, że tak jest, bo nawet przy zatrzymaniach mówili, że za nich podatki są odprowadzane. Mówili: „przecież ja płacę prowizję pośrednikowi".

Ustawa, która została przygotowana przez pana ministra, z tym pewnym uszczegółowieniem, myślę, że jest bardzo dobrym kierunkiem, bo w końcu będziemy mieli przejrzystość, będziemy mieli rejestr, kto kurs wykonał i kiedy. Będzie można wyciągać konsekwencje, jeżeli ktoś nie płaci podatków. Cały ten biznes opiera się tylko na niepłaceniu podatków. Na niczym więcej.

Nie byłoby to żadną konkurencją dla taksówkarzy, ponieważ porządne firmy korporacyjne mają swoje aplikacje, które działają podobnie, a nawet lepiej. Taksówkarze samochody mają tak samo wyposażone, mają nawigację. Chodzi wyłącznie o podatki, o nic innego.

Bardzo proszę o uwzględnienie uwag zgłaszanych przez kolegów i procedowanie dalej ustawy w tej formie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeszcze dwa ostanie głosy. Pan Rafał Jurek, proszę bardzo.

Przedstawiciel TAXI NSZZ „Solidarność" Rafał Piotr Jurek:

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysokie Komisje, odniosę się do kilku przedmówców. Obserwuję wiele działań w kierunku repolonizacji naszego utraconego kapitału. W tej chwili mówimy o całej branży, która może zostać oddana, zupełnie poza kontrolą, w ręce obcego kapitału.

Druga rzecz, to kwestia bezpieczeństwa. Pragnę zwrócić panu prezesowi uwagę, że może śledzić swoje dzieci za pomocą każdej aplikacji taksówkowej. Jeżeli odnosimy się do bezpieczeństwa, to pragnę zwrócić uwagę na to, że codziennie na ulicach naszych miast dochodzi do kolizji dwóch pojazdów prowadzonych przez kierowców spoza kraju, którzy prowadzą transport za pomocą aplikacji zewnętrznych, takich jak np. BOLT. To się dzieje. Ci panowie opuszczają pojazdy i policjanci nie mogą potem ustalić sprawcy wypadku. Co za tym idzie, nie są wypłacane odszkodowania, bo tylko częścią odszkodowania jest samo odszkodowanie majątkowe, które pokrywa fundusz, a w szkodach osobowych tego ubezpieczenia już nie ma.

To jest kluczowa rzecz, której wymagamy od tej strony aplikacyjnej. Co to jest za kłopot, niech kierowcy wyrobią sobie licencję, niech spełniają wszystkie wymogi i niech realizują tę nowoczesną usługę. Przecież to nie jest żaden kłopot, tylko niech robią to zgodnie z literą prawa. Wtedy zobaczymy jak długo będzie to trwało.

W tej chwili wygląda to w ten sposób, że wchodzą na nasz rynek firmy z obcym kapitałem, mają kompletnie w nosie nasz system prawny, mało tego, żądają od naszego ustawodawcy, żeby nasz system prawny dostosować do ich działalności. To nie jest żadna nowoczesność, to jest po prostu omijanie przepisów prawa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Pan Mariusz Zieliński, bardzo proszę.

Wiceprezes Samorządnego Związku Zawodowego Taksówkarzy RP Mariusz Zieliński:

Proszę państwa, żyjemy podobno od 30 lat w wolnym kraju. Uważam, że skandalem jest konsultowanie polskiego prawa z zagranicznymi podmiotami gospodarczymi. Niestety, przy nowelizacji tej ustawy mamy na to dowód, bo nic innego, jak zniesienie egzaminów z topografii miasta było zrobione przez firmę „Taxify", dziś „Bolt", poparte przez ministra Chodkiewicza, natomiast przeciwny był temu minister Szmidt.

Uważam, że konsultacja polskiego prawa z podmiotami zagranicznymi jest niedopuszczalna. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan Andrzej Padziński, proszę bardzo.

Dyrektor iTaxi.Pl Sp. z o.o. Andrzej Padziński:

Panowie przewodniczący, panowie ministrowie, Wysokie Komisje, szanowni państwo, patrzymy na tę nowelizacje ustawy z trzech punktów widzenia. Jest tak głównie z powodu tego, z czym mamy dziś do czynienia na ulicach naszych miast. Problemy, które wygenerowały nielegalne przewozy, można zawęzić do trzech płaszczyzn. Z jednej strony widzimy, że jest wielki wysyp zachowań niebezpiecznych w ruchu drogowym i niebezpiecznych zachowań wobec pasażerów. Wydaje się nam, że z punktu widzenia pasażera, to ustawodawca powinien zabezpieczyć, żeby usługa taksi, świadczona w naszych miastach, była dla niego bezpieczna. Żaden pasażer, który chce skorzystać z usługi taksi, nie będzie się zastanawiał, czy firma jest polska czy zagraniczna, czy to jest pośrednik czy bezpośredni taksówkarz. Każdy pasażer chce wiedzieć, czy to jest bezpieczna usługa, czy może z niej skorzystać sam, czy też przewożąc swoje dziecko.

W tym zakresie z wielką nadzieją wypatrujemy tej nowelizacji. Największą bolączką jest to, że na rynku nie ma równych zasad prawa, które tak samo traktowałyby wszystkie podmioty. Część firm, które od lat działają na rynku, stosuje się do wszystkich przepisów prawa, uzyskuje wymagane prawem licencje, kierowcy zdają egzaminy. Natomiast bardzo duża część firm, które w tym momencie na rynku się pojawiły, zupełnie tych przepisów unika. W tym zakresie nowelizacja ustawy daje dużą nadzieję. Z jednej strony pośrednicy w końcu zaczną odpowiadać za gigantyczny proceder, który rozkręcają, bo dzisiaj chowają się za fasadą swoich podwykonawców: stajni, fundacji itp. podmiotów, które powiadają, że działają zgodnie z prawem. Dopiero teraz odpowiedzialność pośrednika da szansę na to, że ryba będzie kontrolowana od głowy.

Mamy nadzieję, że w trakcie prac podkomisji uszczegółowione zostaną te sprawy, o których koledzy związkowcy mówili. Nie mamy w tej chwili żadnego wpływu na to, że pośrednik nie wpływa na to, jaki kierowca fizycznie realizuje usługę. Czy kierowca będzie zatrudniony, czy będzie płacił podatki, czy będzie posiadał stosowne egzaminy, jeżeli będą wymagane, czy będzie posiadał licencję, jeśli będzie niezależnym przedsiębiorcą?

Są kary przewidziane dla pośrednika, do 40 tys., jeśli prowadzi działalność niezgodną z ustawą. Natomiast przy zatrudnianiu niewłaściwych kierowców wykonujących przewóz, to jest kara tylko do 2 tys. zł. Prawdą jest też to, że podmioty, które przyjmują na siebie kary, masowo uchylają się od ich płacenia. Egzekucja jest nieskuteczna i to jest największy problem. W tym zakresie wydaje się nam, że potrzebne są regulacje, które odpowiednio określą odpowiedzialność pośrednika, jak również cały proces przekazywania usługi, aż do finalnego podmiotu, który tę usługę realizuje.

Druga rzecz, która, mamy nadzieję, pomoże wszystkim organom kontrolującym działalność gospodarczą, będzie to, że wszystkie pojazdy do 7 osób realizować będą przewozy tylko jako taksi. Będą musiały mieć koguta, oznakowanie miejskie i zdane egzaminy, jeżeli takie będą obowiązywały. Te pojazdy, jeżeli będą właściwie oznakowane, będą też ponosić wszystkie tego konsekwencje, czyli płacić co najmniej dwukrotnie wyższe OC i dwukrotnie wyższe pakiety Auto Casco i odpowiedzialności. Jeżeli tak oznakowani kierowcy będą jeździć po ulicach i będą mieć kolizje drogowe, to bardzo szybko okaże się, że to, czego nie będziemy w stanie uszczelnić pewnymi przepisami, uszczelnią za nas

zakłady ubezpieczeniowe, które odmówią ubezpieczania kolejnych pojazdów. Wtedy okaże się, że ten proceder przestanie być opłacalny, bo w wielu miejscach kierowcy będą kontrolowani.

Podstawowy argument jest taki, że wszystkie przejazdy są przejazdami taksi, a wszystkie pojazdy są oznakowane jako taksi. Wtedy reszta konsekwencji rynku też dotknie kierowców i podmioty, które tych kierowców zatrudniają, bo dużo łatwiej będzie skontrolować pojazd oznakowany, niż ten, który nie jest oznakowany i mówi, że przewozi kolegę czy koleżankę lub rodzinę.

Jeszcze jedna bardzo ważna rzecz. Jeżeli zdefiniujemy pośrednika i pojazd, który jest oznakowany, to wydaje się nam, że równie ważną rzeczą jest to, żeby zachować szczelność wymogów wobec kierowców, którzy mogą się stać licencjonowanymi kierowcami, czy to z egzaminem, czy bez. Jak już powiedziano, egzamin dotyczy największych miast, czyli tych powyżej 100 tys. mieszkańców. Nam natomiast chodzi o regulację, która obejmie cały kraj, analogicznie jak w przewozach autobusowych.

Taksówka też jest usługą zaufania publicznego, dlatego wszyscy kierowcy, czy będą mieli łatwiejszy czy trudniejszy dostęp do zawodu, muszą spełniać pewne kryteria, które zapewnią bezpieczeństwo pasażerom i firmom, które zatrudniają takich kierowców, całemu rynkowi. W tym zakresie jesteśmy za utrzymaniem egzaminów lub badań z zakresu psychotechniki oraz zaświadczeń o niekaralności.

Poruszaliśmy już wcześniej tę kwestię, ale nie mamy pomysłu, jak to zrobić. Mamy nadzieję, że Ministerstwo Sprawiedliwości może podpowiedzieć, w jaki sposób weryfikować zaświadczenia o niekaralności osób spoza UE. Jeśli mamy równe zasady dla wszystkich, to jeśli od polskich kierowców i przedsiębiorców wymagamy zaświadczeń o niekaralności, to wszyscy, którzy chcą ten zawód uprawiać, powinni mieć zweryfikowane zaświadczenia o niekaralności. Nie na wczoraj, jeżeli wczoraj wylądowali w naszym kraju, ale odpowiednio wstecz, zgodnie z czasem zamazywania się różnych przestępstw, których nie chcemy, aby osoby uprawiające zawód taksówkarza miały w swojej historii.

Jest jeszcze jedna kwestia, którą chcielibyśmy rozszerzyć na wzór kierowców autobusowych, to wymóg wieku, np. 21 lat, czy wymóg stażu posiadania prawa jazdy – 3 lata. Dlaczego? Dlatego, że powszechnie można kupić w Internecie prawo jazdy, za 1500–2000 zł, z Ukrainy, z Białorusi. Można to zrobić bez ruszania się z domu. Przywiozą je do domu, tylko będzie ono wydane wczoraj, a najdalej 2 tygodnie temu. Jeżeli będziemy mieli wymóg stażu, to, po pierwsze, lewe dowody nie będą już tak łatwe do wprowadzenia; po drugie, kierowcy, którzy będą taksówkarzami, będą mieć pewne doświadczenie w ruchu drogowym. Być może nie będą wtedy jeździć tak, jak słyszymy: pod prąd, w drugą stronę na rondach. Nie będą robić innych dziwnych rzeczy, które są przedmiotem wielu zdarzeń na drogach, które koledzy i ITD, codziennie dokumentują.

Reasumując: pośrednik – jego odpowiedzialności za to, kto na końcu realizuje usługę. Oznakowane wszystkie pojazdy – jako takie, ze wszystkimi wymogami, z pieczątką w dowodzie, droższymi ubezpieczeniami itd. Pojazdy oznakowane, które widać na ulicach. Kierowca, który spełnia wszystkie wymagania, takie same, jak ci, którzy dzisiaj pracują w zawodzie taksówkarza, łącznie z weryfikacją tego w stosunku do obcokrajowców. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. To już będzie ostatni głos. Pan Dariusz Góralczyk, proszę bardzo.

Przewodniczący Regionu Mazowsze KIGT TAXI Dariusz Góralczyk:

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, panie ministrze, mam taką kwestię. W Radzie Dialogu Społecznego rozmawialiśmy na temat ustawy i pan wtedy przedstawił, że ta nowelizacja jest dla taksówkarzy. Powiem, że zgadzam się z tym, ale w tej nowelizacji brakuje obowiązków pośrednika, czyli obecnej korporacji, wobec wykonawcy, czyli taksówkarza.

Pan powie, że jest to regulowane umową cywilną. Jednak te umowy są, tak naprawdę, jednostronne. Kładzie się ją na stół i się podpisuje, jeżeli się nie podoba, to jest takie hasło w naszym żargonie: „To się rozklej”. Tak to dokładnie wygląda. Nie ma tu obowiązków

pośrednika wobec wykonawcy usługi. Jest tylko skupienie się na temacie wydania zlecenia, co jest bardzo istotną rzeczą, natomiast o taksówkarzu w tej materii zapomniano.

Jeszcze jedna rzecz. Rozmawiamy o aplikacji i tworzy się wrażenie, jakby stworzono nowy wehikuł czasu. Powiem w ten sposób, art. 18 regulował usługę taksówkową, a aplikacja, która została stworzona, zaczęła wykradać usługę, która była opisana w tym artykule. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Teraz czas na odpowiedzi. Bardzo proszę o zabranie głosu pana ministra Andrzeja Adamczyka.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Panowie przewodniczący, panie i panowie posłowie, wielce szanowni goście, przede wszystkim bardzo dziękuję za tę merytoryczną dyskusję. Pełną emocji, ale jak pamiętam, to przez całe lata dyskusje, które dotyczyły rozstrzygnięć rynku taksówkowego, były emocjonalne. Przypomnę debatę w RDS w 2009 roku, kiedy rozstrzygaliśmy propozycje dotyczące innych form usług taksówkarskich, jak „Ikar" krakowski, jak również debaty i dyskusje, które miały miejsce, kiedy deregulacja była wprowadzana przed 5 laty. Zawsze temperatura debaty była duża i trzeba to zrozumieć, trzeba cokolwiek znać problemy taksówkarzy, trzeba cokolwiek wiedzieć o szarej strefie, żeby zrozumieć powody tych emocji i obaw.

Powtórzę to, co mówiłem w RDS. Na tej sali są osoby, dzięki którym poznawałem – byłem wtedy posłem i wiceprzewodniczącym sejmowej Komisji Infrastruktury – problemy środowiska i problemy rynku. Zwracam się kolejny raz z podziękowaniem do pana przewodniczącego Biedrzyckiego, bo mam w pamięci czas, kiedy dzięki panu i kolegom poznawaliśmy ten rynek i jego ciemną stronę. Uświadamialiście nam, jak rzeczywiście sytuacja na tym rynku wygląda.

Dlatego też, pracując nad tym projektem ustawy, mając świadomość konieczności szukania kompromisu, poświęcaliśmy sporo czasu na to, żeby te różne racje mogły się z sobą ścierać, ale żeby można było wypracować koncyljacyjny projekt ustawy. Za te opinie, które potwierdzają, że ma on taki charakter, które zostały tutaj wypowiedziane, za te opinie, które przewijają się w mediach, w imieniu swoim, ale szczególnie moich współpracowników, bardzo dziękuję. Dziękuję wszystkim osobom, które pracowały nad projektem ustawy, bo to przecież nie tylko Ministerstwo Infrastruktury. To kolejne debaty w Komitecie Stałym, kolejne debaty na innych konwentyklach w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, gdzie ścierały się różne opinie, gdzie ścierały się różne poglądy, gdzie ścierały się różne propozycje. To tam wypracowywano ostateczny kształt ustawy, o którym dzisiaj mamy okazje rozmawiać.

Cieszę się, że wiedza na temat tych rozstrzygnięć i ich idea, jest coraz szerzej znana. Mam świadomość tego, że trzeba jeszcze będzie popracować w polskim Sejmie, żeby między innymi posłom, przecież nie muszą znać szczegółów zapisów i całej filozofii, która towarzyszyła twórcom ustawy, wytłumaczyć pewne zawiłości i cele, które założyliśmy.

Kiedy mówimy o bezpieczeństwie pasażerów, to był to główny cel tego projektu. Kolejny cel tego projektu to bezpieczeństwo przedsiębiorców i likwidacja szarej strefy. Ten cel również założyliśmy obok bezpieczeństwa, jako ten cel główny. Likwidacja szarej strefy, z którą cały czas zmagają się taksówkarze. Mam głębokie przeświadczenie, że to nie jest kwestia ostatniego roku, taksówkarze zawsze mieli problem z szara strefą. Gdzieś ta szara strefa w takiej czy w innej formie istniała – 20 lat temu, 15 lat temu, 10 lat temu. Prawdopodobnie, cokolwiek zrobimy, to będziemy mieli z nią do czynienia i będziemy mieli potrzebę przyjmowania rozwiązań prawnych, które tę szarą strefę będą pomniejszały i likwidowały. Chcemy to zrobić skutecznie. Wierzę, że dzięki tym rozwiązaniom to się nam naprawdę uda.

Kiedy mówię o pewnych zasadniczych elementach, to tak, jak rozpoczęliśmy dzisiejsze posiedzenie od omawiania projektu Klubu Nowoczesna, chciałbym do pana posła Suchonia adresować informację, że te dwa projekty naprawdę się bardzo różnią. One są pełne różnic. Nasz projekt jest kompleksowy. Pan poseł Cezary Grabarczyk mówi tym, że będą dwie kategorie samochodów używanych do prowadzenia tej usługi, do usług

przewozowych. Panie pośle, panie i panowie posłowie, zapewniam was, że projekt prowadzi do tego, żeby wszyscy, którzy będą wykonywali usługi taksówkowe, podlegali tym samym rygorom i tym samym obowiązkom. W tym mieści się między innymi konieczność wpisania do dowodu rejestracyjnego, że pojazd służy do przewozów taksówkowych. To jest poza wszelką dyskusją. Nie wprowadzamy żadnego innego rozwiązania. Wszyscy, którzy po wejściu w życie ustawy będą przewozili pasażerów, wykonując usługę taksówkową, będą podlegali tym samym rygorom. Obojętne, czy będzie to przewóz zlecony za pomocą aplikacji, czy będzie to przewóz wygenerowany przez zamówienie telefoniczne, czy przewóz zamówiony wprost na postoju. Te same warunki, te same zasady, te same obowiązki. To przedsiębiorca pośrednik, który korzysta z nowoczesnej aplikacji, będzie musiał zapewnić, że usługa realizowana jest przez taksówkarza, a nie przez człowieka, który z tym zawodem, ani z wykonywaniem tej usługi, poprzez wykonywanie rygorów i obowiązków, nie ma nic wspólnego. To jest poza wszelką dyskusją. Cieszę się, że to jest dostrzegane.

Poseł Józef Lassota pytał o oznakowanie. Jak już wcześniej powiedziałem, każdy samochód musi być tak samo oznakowany. To nie może być tak, że jeździ taksówkarz, który wykonuje ten zawód przez 20–30 lat i przychodzi nowy beneficjent, zgłasza działalność gospodarczą, rejestruje ją i już nie musi spełniać tych wymogów. Jeszcze raz powtarzam, wszystko dokładnie tak samo. Wszystkie obowiązki muszą być tak samo spełnione przez wykonujących usługi taksówkowe.

Czy rejonizacja to jest nierówność podmiotów? Nie sądzę. Rozmawialiśmy długo na ten temat, czy wprowadzić taką zasadę, że taksówkarz może wykonywać te usługi na terenie całego kraju. Licencja taksówkowa wydawana jest przez konkretne starostwo powiatowe, w konkretnym mieście, na konkretny obszar. Uznajemy, że tak powinno pozostać. Taksówkarz wykonujący usługę taksówkową ma prawo zabrać pasażera i zawieść go na drugi koniec Polski, do innego miasta, ale musi dalej wypełniać te warunki, które ma opisane prawem. Jeżeli korzysta z aplikacji, to nie oznacza, że może te usługi wykonywać w każdej części kraju. To jest również przepis, który pozwala stwierdzić, że to jest projekt przygotowany z myślą o taksówkarzach, o naszych godziwych przedsiębiorcach, bo taksówkarze są przedsiębiorcami.

Kontrola Inspekcji Transportu Drogowego. Mam nadzieję, że pan minister Gajadhur przedstawi wyniki wcześniejszych kontroli i tych, do których zobowiązaliśmy się w czasie rozmów w Radzie Dialogu Społecznego.

Przechodzimy do bardzo drażliwego tematu. Mieliśmy świadomość, że wywoła on dyskusję i będzie dzielił środowisko. Chodzi o egzaminy z topografii. Przypomnę to, co mówiłem w RDS, byłem tym posłem, który sprzeciwiał się zniesieniu egzaminów przed 10 laty, ale wówczas sytuacja była zupełnie inna. Państwo doskonale dziś wiecie, że każdy z nas wsiadając za kółko, zwłaszcza w dużym mieście, włącza aplikację, bo dzięki temu wiemy, która z tras jest najbardziej optymalna w danym momencie, a to ze względu na różne okoliczności, które dzieją się na drogach miasta.

Pytanie, na które ja nie potrafię znaleźć odpowiedzi. Odpowiadam pani poseł Annie Paluch. Jaka jest różnica między pracą taksówkarza w 98-tysięcznym mieście, a pracą taksówkarza w mieście 120- czy 150-tysięcznym? Przecież limit liczby mieszkańców wskazuje wyraźnie, taki jest zapis w ustawie, 100 tys. W miastach większych samorząd decyduje, czy kandydaci na taksówkarza zdają egzaminy czy też nie. Mam świadomość, że kiedy podejmowano decyzję o ustawieniu tej poprzeczki, to była próba, bo nikt z nas nie wiedział przed kilkoma laty, w tej izbie, nikt nie był w stanie odpowiedzieć w sposób przekonywujący, że sytuacja w miastach poniżej 100 tys. mieszkańców nie wymknie się spod kontroli i te miasta będą pełne taksówek szukających drogi dojazdu. Szanowni państwo, to się już dzieje, bo technologie często nas wyprzedzają i musimy się do tych technologii dostosować.

Oświadczenie powinno zostać zastąpione zaświadczeniem. Aby uzyskać licencję na przewóz towarowy należy przedłożyć oświadczenie. My się też nie będziemy szczególnie upierać, bo trzeba zważyć, jakie rozwiązanie jest w tym wszystkim najkorzystniejsze.

Licencja dla jednego przedsiębiorcy i wypisy. Trzeba pamiętać, że to będzie czyniło skutki, o których powie za chwilę pan dyrektor. Przez te 4 lata nie zmarnowaliśmy czasu.

Rozmawialiśmy o różnych wariantach i różnych rozwiązaniach. Pan dyrektor Oleksiak powie o tym, jakie mogą być tego skutki.

Związek Powiatów Polskich. Panie przewodniczący, rozumiem samorządy, ale proszę też zrozumieć przedsiębiorców, a zwłaszcza tych, którzy zaczynają działalność gospodarczą. Gdyby pan był na ich miejscu, to zapewne pan też – przepraszam, że imputuje to panu w takiej publicznej formie – nie byłby zainteresowany, żeby płacić większe opłaty, byłby pan zainteresowany, żeby płacić mniej. Nie widzę, dlaczego ci, którzy starają się o licencje taksówkarską muszą te opłaty zwielokrotnione wprowadzać. Uznaliśmy, że możemy te opłaty obniżyć.

Kiedy mówimy o samochodach powyżej 9 osób – pojawiały się takie wątpliwości – to pragnę przypomnieć, że powyżej 9 osób, to jest już autobus, to już nie jest przewóz taksówkowy.

Nie zgadzam się ze stwierdzeniem, że to jest przeregulowanie rynku. Z takim stwierdzeniem się nie zgadzam. Nie mogę się też zgodzić tym – mówię do pana przewodniczącego Rafała Jurka – że oddajemy obcemu kapitałowi branżę.

Szanowni państwo, po wielokroć mówiliśmy, zwracając się do pana przewodniczącego, żebyśmy nie mówili, że projekt ustawy pisany jest dla konkretnej firmy albo przeciwko konkretnej firmie. Aplikacja to nie jest rzecz, na którą jest *copyright*, na którą ktoś ma patent. Aplikacja przez średnio rozwiniętą firmę informatyczną jest do napisania w dość krótkim czasie, jeżeli ktoś taką aplikację zleci. Dziś aplikacja będzie, wszystko na to wskazuje, coraz powszechniejszym narzędziem. Jeden z moich przedmówców mówił, że to klienci będą wybierali formę komunikowania się z przedsiębiorcami taksówkowymi, która będzie dla nich najbardziej wygodna. Dlatego też, żeby rynek taksówkarski nie zginął przez działalność nieuregulowaną, szczególnie koncernów spoza granic naszego kraju, przygotowaliśmy to rozwiązanie. Zostało tutaj powiedziane, jeden podatek – każdy płaci w ten sam sposób, te same obowiązki, te same prawa.

Kiedy mówimy o skróceniu *vacatio legis* jest pewien problem. Ministerstwo Cyfryzacji musi napisać rozporządzenie, które będzie regulowało kwestię aplikacji, bo to nie jest tylko tak, że my te aplikację dopuszczamy. Ta aplikacja musi mieć kontrasygnatę. Musi być dopuszczona przez ministra finansów, bo pełni ona rolę i kasy fiskalnej, i taksometru. To zależy od tego, jaką formę usługi taksówkarz wybierze, w jaki sposób będzie się kontaktował ze swoim klientem. Gdybyśmy skrócili w sposób istotny *vacatio legis*, to wówczas moglibyśmy doprowadzić do sytuacji, że nie będziemy mieli rozporządzenia ministra cyfryzacji. Chcę zapewnić, że ITD dalej skutecznie będzie prowadziła kontrole, bo są jej efekty.

Teraz przejdę do bardzo przykrej sekwencji. Odpowiadając na apel pana przewodniczącego Żmijana, gdyby nawet tego apelu nie było, to nie mógłbym przejść do porządku dziennego nad dokumentem, który dzisiaj przedstawiono, który jest podpisany, który ma charakter dokumentu i z którego wynika, że złamano prawo. Zwracałem się z prośbą do pana przewodniczącego Stasiowa, który jest głównym kontrasygnatorem tego pisma. W czasie naszej debaty w RDS zwracałem się z prośbą, aby nie używać sformułowania, które rzucałoby na kogokolwiek cień podejrzenia, że projekt ustawy powstał za przyczyną jakiegokolwiek przedsiębiorstwa, jakiejkolwiek firmy czy jakiejkolwiek organizacji zewnętrznej, kimkolwiek by on nie była. Sugerowanie w taki sposób, że Ministerstwo Infrastruktury przedstawiło dokument przygotowany przez obce przedsiębiorstwo, jest nieuczciwe. Mówię to wprost z przykrością, bo tak jak i z panem Biedrzyckim, tak i z panem pracowaliśmy przed ponad 10 laty nad projektami taksówkarskimi. Jest nieuczciwe i nieuprawnione, i ma charakter, który można, w mojej opinii, nazwać złamaniem prawa. Jest to złamanie prawa. Opisanie tego właśnie w ten sposób jest złamaniem prawa, bo autorzy powinni wiedzieć, że do projektu ustawy dołączony jest opis konsultacji społecznych. Są tu wymienione instytucje i organizacje społeczne, z którymi konsultowano projekt. Natomiast odwołania odnoszą się do części dokumentu, tj „Raportu z konsultacji publicznych projektów”, gdzie instytucje, które tutaj są wymienione, z którymi konsultowano projekt, bywało, że w swoim imieniu przysyłały uwagi, a bywało też, że przysyłały uwagi zbiorcze, bo ten projekt konsultowały z członkami swoich organi-

zacji albo z tymi, z którymi współpracują. Jeżeli wysłano projekt do konsultacji Stowarzyszeniu Kierowców…

Prezes ZZ Taksówkarzy RP Tadeusz Stasiów:

Ja mam na wszystko dokumenty.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Bardzo pana proszę, żeby się pan zachowywał uczciwie, bo my się uczciwie zachowujemy w stosunku do was.

Jeszcze raz powtarzam, te 25 organizacji konsultowało szeroko projekt, te 25 organizacji przysłało nam uwagi. Jeżeli z tych organizacji, któraś przysłała uwagę podpisaną przez firmę X albo organizację X, to w dokumencie czuliśmy się w obowiązku napisać, czyja to była uwaga, bo organizacja, z którą konsultowaliśmy, wyraźnie wskazała, czyja to była uwaga. Przepraszam bardzo, ale ja nie prowadzę z panem rozmowy.

Przeszedłem do tej bardzo ważnej części i odpowiadam panu przewodniczącemu Żmijanowi, że na żadnym etapie, żadna firma, żadna organizacja nie miała wpływu na jakość przygotowywanego dokumentu, Jeśli były konsultacje społeczne, to również były analizowane propozycje, przekazywane w ramach procesu konsultacji społecznych, ale to jest proces legislacyjny, który bardzo dobrze posłom jest znany.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to teraz zabierze głos pan minister Rafał Weber.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie ministrze, proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję bardzo. Pan minister odniósł się do większości pytań i wypowiedzi, które padły w czasie ponaddwugodzinnej dyskusji. Ta dyskusja została przeniesiona, jak sądzę, z tych wcześniejszych, trwających kilka lat. Zdecydowana większość tych głosów mówiła o tym, że ten projekt jest potrzebny, bo obecna sytuacja na rynku przewozów osobowych wymaga jak najszybszego uchwalenia tej ustawy. Oczywiście były też stanowiska, które wykluczały się nawzajem. Połączenie ognia i wody jest niemożliwe i dlatego określamy ten projekt, te zmiany w przepisach, które proponujemy, jako konsensus, jako uporządkowanie przewozu osób. W naszej ocenie tak właśnie powinno być.

Poddajemy pod rozwagę państwa posłów wniosek, który za chwile zostanie przegłosowany, o powołanie podkomisji. Nie wiem czy ten wniosek wychodzi naprzeciw większości, która mówiła, że tę ustawę trzeba przyjąć w trybie szybkim. Cztery lata to zbyt długo, żeby czekać kolejne miesiące na jej uchwalenie. Nasza ocena jest podobna i uważamy, że powinniśmy przejść pilną pracą nad tym projektem ustawy.

Jeżeli jest potrzeba, a wydaje mi się, że jest, żeby pan minister Gajadhur przedstawił informację o kontrolach ITD, które też są wynikiem postulatów środowiska taksówkarskiego, to bardzo pana ministra o to proszę, bo w tym zakresie w ostatnim czasie wiele się zmieniło.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to oddaję głos panu ministrowi Gajadhurowi.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo, panie ministrze.

Główny inspektor transportu drogowego Alvin Gajadhur:

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, panowie ministrowie, szanowni państwo, Inspekcja Transportu Drogowego od wielu lat prowadzi kontrole w tym zakresie. Staramy się, aby były przestrzegane zasady uczciwej konkurencji w przewozie osób i stąd te kontrole. Czasami są one kontrolami żmudnymi, ciężkimi, gdyż za każdym razem trzeba udowodnić, że kierowca wykonujący tego typu przewóz faktycznie go wykonuje. Musimy przesłuchać pasażera w charakterze świadka. Dziękuję za współpracę środowisku taksówkarskiemu. Nasze wojewódzkie inspektoraty przy tego typu kontrolach od wielu lat współpracują ze środowiskiem taksówkarskim.

Po ostatnim spotkaniu w Radzie Dialogu Społecznego zobowiązaliśmy się, że kontrole będą jeszcze bardziej wzmożone. Od 11 do 21 kwietnia przeprowadziliśmy blisko 500 tego typu kontroli we wszystkich województwach. Nie są to tylko kontrole pojazdów

z wykorzystaniem tzw. aplikacji, ale również kontrolujemy przewoźników, tzw. okazjonalnych.

Na blisko 500 kontroli wykryliśmy ponad 140 naruszeń przepisów ustawy o transporcie drogowym. Również współpracujemy w tym zakresie z Policją, z Krajowa Administracją Skarbową.

Dzień po spotkaniu w RDS odbyło się spotkanie wszystkich służb. W ubiegłą środę odbyło się wspólne szkolenie w naszym ośrodku w Radomiu. Wymiana doświadczeń i ta współpraca w dalszym ciągu będzie. To nie są tylko kontrole ITD, ale również przy współpracy z Policją i z KAS. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan minister.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Panie przewodniczący, bardzo proszę, aby jeszcze pan dyrektor Oleksiak wyjaśnił ewentualne skutki wprowadzenia tej zmiany. Wiem, że jest ona dla środowiska niezmiernie ważna.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie dyrektorze, bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MI Bogdan Oleksiak:

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysokie Komisje, dziś w systemie prawnym mamy taką zasadę, że jeżeli ktoś wnioskuje o licencję na taksówkę, to taką licencję otrzymuje po spełnieniu pewnych wymagań. Natomiast, jeżeli staje się pracodawcą i chce zatrudnić jakieś osoby, kupuje pojazdy, np. 100, to zatrudnia osoby kierujące tymi pojazdami. Wówczas, według istniejącego prawa, takie licencje są wydawane na te pojazdy, które są w jego posiadaniu. Ten system obowiązywał od lat i nie było do niego żadnych uwag. To jest nowa propozycja. Taką propozycję z wypisami mamy w ustawie o transporcie drogowym i dotyczy ona transportu przewozu towarowego. Różnica polega na tym, że w momencie ukarania osoby, która działa na rzecz tego głównego przedsiębiorcy, cofa się jedną z licencji, o którą wnioskował główny przedsiębiorca zatrudniający osoby, na które otrzymał licencje na poszczególne pojazdy. Natomiast w przypadku wypisów jest większa możliwość ukarania głównego przedsiębiorcy, który te wypisy posiada. Wypisy są na pojazdy, którymi dysponuje. To jest zasadnicza różnica w podejściu. Dotychczas w konsultacjach społecznych takich uwag nie było. To jest nowa rzecz, którą państwo podajecie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuje bardzo. Stwierdzam zakończenie pierwszego czytania. W jego trakcie zgłoszony został wniosek o powołanie podkomisji. Niezwłocznie przystąpimy do głosowania.

Jeszcze pan przewodniczący Paweł Pudłowski, proszę bardzo.

Poseł Paweł Pudłowski (N):

Przed głosowaniem, do którego zmierzamy, chciałbym zasygnalizować, że materia, o której mówimy, nie jest prosta. Projekt, nad którym teraz debatujemy, na temat którego odbyła się dyskusja, jak jeden z panów powiedział, rzeczywiście zmieni tę branżę całkowicie. Uważam, że kilka dodatkowych godzin pracy podkomisji, rozmowy i uwzględnienia głosu wszystkich stron byłoby właściwe. Zachęcam ze swojej strony do głosowania za powołaniem podkomisji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Poddaję pod głosowanie wniosek o powołanie podkomisji. Kto z państwa jest za tym wnioskiem? (7) Kto jest przeciw? (14) Kto się wstrzymał od głosu? (0)

Stwierdzam, że wniosek o powołanie podkomisji został odrzucony.

Mamy dwa projekty ustaw. Czy jest sprzeciw, abyśmy rozpatrywali tylko ustawę z przedłożenia rządowego? Czy jest sprzeciw?

Jest sprzeciw. Poddaję sprawę pod głosowanie. Kto z państwa jest za tym, aby obydwa projekty były procedowane razem? (7) Kto jest przeciwnego zdania? (14) Kto się wstrzymał od głosu? (0)

Stwierdzam, że będziemy procedować tylko przedłożenie rządowe z druku nr 3368.

Panowie mecenasi, upoważniamy was do zgłaszania uwag redakcyjnych i technicznych. Jeśli panowie już w tej chwili chcą zabrać głos, to bardzo proszę.

Przystępujemy do rozpatrywania projektu ustawy z druku nr 3368. Jest to projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Czy do tytułu ustawy są jakieś uwagi? Nie ma uwag.

Jesteśmy w art. 1. Pierwsze zdanie – czy jest jakaś uwaga? Nie ma.

Przechodzimy do zmiany nr 1 w art. 1. Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne ma głos.

Legislator Jarosław Lichocki:

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni państwo, jeżeli chodzi o zmianę nr 1, to zawiera ona trzy litery. W literze c) proponuje się zdefiniować pośrednictwo przy przewozie osób. Poza uwagą o charakterze gramatycznym proponujemy, aby wyrazy „działalność gospodarcza polegająca”, zastąpić wyrazami „działalność gospodarczą polegającą”. To jest konsekwencja wprowadzenia do wyliczenia słowniczka.

Mamy uwagę o charakterze systemowym. Otóż zgodnie z dyrektywą 1535/2015, każdy projekt ustawy, który zawiera przepisy techniczne bądź przepisy dotyczące usług społeczeństwa informacyjnego, powinien podlegać notyfikacji do Komisji Europejskiej. Pytanie do wnioskodawców: Czy analizowali tę kwestię także w odniesieniu do wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, C434/15, który dotyczył, mówiąc w skrócie, Ubera we Francji? TSUE uznał, że te usługi nie są usługami społeczeństwa informacyjnego i w związku z tym nie podlegają notyfikacji. Ta kwestia jest o tyle istotna, że w przypadku konieczności notyfikacji, zwłaszcza w kwestii lit. c), gdzie mówi się, że pośrednictwem ma być działalność gospodarcza polegająca między innymi na przekazywaniu zleceń oraz umożliwianiu zawarcia umowy przewozu lub uregulowaniu opłaty za przewóz osób samochodem. W sytuacji konieczności takiej notyfikacji i braku takiej notyfikacji, adresaci norm, głównie o charakterze sankcyjnym, mogą skutecznie żądać od polskich sądów niestosowania takich przepisów. Powtórzę, w sytuacji, w której byłaby konieczność notyfikacji, a taka notyfikacja nie zostałaby dokonana, jak z uzasadnienia ustawy i projektu wynika. Prosimy wnioskodawców o stanowisko w sprawie notyfikacji technicznej i odniesienia się do tego, czy pośrednictwo przy przewozie osób jest usługą o charakterze społeczeństwa informacyjnego w myśl dyrektywy 1535/2015, czy nie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Co strona rządowa ma do powiedzenia w tej materii? Pan dyrektor Oleksiak, proszę bardzo.

Dyrektor departamentu MI Bogdan Oleksiak:

Dziękuje bardzo. Jeżeli chodzi o tę wątpliwość, to wystąpiliśmy o taką opinię prawną. Podczas konferencji prawniczej w Rządowym Centrum Legislacji również na ten temat dyskutowaliśmy. W ocenie MSZ nie ma potrzeby notyfikacji, ponieważ z przepisów wynika, że jest to usługa transportowa i wówczas nie ma potrzeby notyfikacji przepisów. Jedynie uznaliśmy wspólnie, że istnieje potrzeba powiadomienia KE o takiej regulacji, co zamierzamy uczynić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy do zmiany nr 1 są jeszcze jakieś uwagi? Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator Jarosław Lichocki:

Rozumiem panie przewodniczący, że uwaga gramatyczna została przyjęta.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Jest przyjęta. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia zmiany nr 1? Nie ma sprzeciwu.

Przechodzimy do zmiany nr 2. Czy do tej zmiany są uwagi? Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator Jarosław Lichocki:

Mam pytanie w kontekście *vacatio legis* i braku przepisów dostosowujących, dotyczących konieczności uzyskania licencji w zakresie przewozu osób. Ile czasu wymaga uzyskanie

takiej licencji? Czy to *vacatio legis* będzie wystarczające dla tych podmiotów, na które nałożony będzie ten obowiązek? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę stronę rządową o odpowiedź na pytanie.

Dyrektor departamentu MI Bogdan Oleksiak:

Pytanie jest takie, czy to chodzi o licencję na pośrednictwo, czy na przewóz osób? To jest postępowanie administracyjne. Do tej pory nie było żadnych uwag co do wydłużenia *vacatio legis* zaproponowanego w ustawie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czyli taki termin, jaki wynika z Kodeksu postępowania administracyjnego.

Dyrektor departamentu MI Bogdan Oleksiak:

Wydaje się nam, że termin będzie wystarczający.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czyli tak, jak przy postępowaniu administracyjnym. Czy do zmiany nr 2 są jeszcze jakieś uwagi? Nie słyszę. Stwierdzam, że przyjęliśmy zmianę nr 2.

Zmiana nr 3. Czy są uwagi do zmiany nr 3? Nie słyszę.

Stwierdzam, że przyjęliśmy zmianę nr 3.

Zmiana nr 4. Czy są uwagi do zmiany nr 4? Nie słyszę.

Stwierdzam, że przyjęliśmy zmianę nr 4.

Zmiana nr 5. Czy są uwagi do zmiany nr 5? Nie słyszę.

Stwierdzam, że przyjęliśmy zmianę nr 5.

Zmiana nr 6. Czy są uwagi do zmiany nr 6? Nie słyszę.

Stwierdzam, że przyjęliśmy zmianę nr 6.

Zmiana nr 7. Czy są uwagi do zmiany nr 7? Nie słyszę.

Stwierdzam, że przyjęliśmy zmianę nr 7.

Zmiana nr 8. Czy są uwagi do zmiany nr 8? Nie słyszę.

Stwierdzam, że przyjęliśmy zmianę nr 8.

Zmiana nr 9. Czy są uwagi do zmiany nr 9? Nie słyszę.

Stwierdzam, że przyjęliśmy zmianę nr 9.

Zmiana nr 10. Czy są uwagi do zmiany nr 10? Nie słyszę.

Stwierdzam, że przyjęliśmy zmianę nr 10.

Zmiana nr 11. Czy są uwagi do zmiany nr 11? Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator Jarosław Lichocki:

Mamy wątpliwość o charakterze terminologicznym. W definicji pośrednictwa mówimy o przekazywaniu zleceń, natomiast w tym przepisie mówimy o prowadzeniu działalności umożliwiającej świadczenie usług przewozu osób przez podmiot nieposiadający odpowiedniej licencji. Czy nie powinniśmy nawiązywać terminologicznie do definicji pośrednictwa przy przewozie osób.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Co na to strona rządowa?

Dyrektor departamentu MI Bogdan Oleksiak:

My to traktujemy trochę szerzej. Tak jak poniżej w pkt 5, nie tylko pośrednictwo, ale też inne formy wynikające z definicji pośrednictwa. Próbowaliśmy dostosować to do aktualnej terminologii ustawy.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy są jeszcze jakieś uwagi do zmiany nr 11? Rozumiem, że wątpliwość została wyjaśniona.

Stwierdzam, że przyjęliśmy zmianę nr 11.

Zmiana nr 12. Czy są uwagi do zmiany nr 12? Nie słyszę.

Stwierdzam, że przyjęliśmy zmianę nr 12.

Zmiana nr 13. Czy są uwagi do zmiany nr 13? Nie słyszę.

Stwierdzam, że przyjęliśmy zmianę nr 13.

Zmiana nr 14. Czy są uwagi do zmiany nr 14? Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator Jarosław Lichocki:

Proponujemy zmianę o charakterze redakcyjnym. W pkt 1 nie „zleca" tylko „przekazuje zlecenia". Tak jak w definicji pośrednictwa.

W lit. b) mamy pytanie: Czy na końcu tego przepisu, gdzie mówi się: „pośrednictwo przy przewozie osób zleca przewozy", czy nie powinno być dodane „osób"?

W lit. b) mamy też pytanie o termin. Określono, że przedsiębiorca będzie weryfikował w terminie „7 dni od dnia upływu ważności licencji". Czy przez te 7 dni może wozić bez licencji?

Zmiana nr 14 jest obszerna i dlatego proponowalibyśmy korekty redakcyjne w ust. 3 i analogicznie w ust. 4, w tym samym pkt 2, oraz w art. 27b pkt 2. Kierunkowo powiem, że chodzi o to, aby przepis brzmiał: „Adres i oznaczenie siedziby albo miejsca wykonywania działalności gospodarczej". To są informacje, więc nie może być siedziby, bo siedziba nie jest informacją. Należy dodać określenie „oznaczenie". W trzech miejscach: art. 27b ust. 3 pkt 2, ust. 4 pkt 2 oraz art. 27b ust. 2 pkt 2. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę stronę rządową o stanowisko wobec tych propozycji.

Dyrektor departamentu MI Bogdan Oleksiak:

Myślę, że zmiany redakcyjne jak najbardziej przyjmujemy. To są uwagi zasadne. Natomiast jeżeli chodzi o 7-dniowy termin, to dyskutowaliśmy o tym w czasie posiedzenia komisji prawniczej i taką terminologię ostatecznie przyjęliśmy. Uważamy, że to jest w terminie 7 dni, bo to jest maksymalny termin, bo wcześniej pośrednik będzie mógł zweryfikować tę poprawność i ważność licencji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Jeszcze Biuro Legislacyjne, proszę bardzo.

Legislator Jarosław Lichocki:

Panie przewodniczący, panie dyrektorze, dziękujemy za wyjaśnienie.

Jeśli chodzi o art. 27b, to jeszcze dwie rzeczy. W ust. 5 określono normę prawną, która, w naszej ocenie, nie stanowi materii tego artykułu. Ten artykuł dotyczy innych rzeczy.

W ust. 6 wnioskodawcy proponują określić tę normę prawną poprzez odniesienie się do zaprzestania spełniania wymogu, o którym mowa w art. 5b ust. 1. Mamy pytanie: Co właściwie oznacza to określenie? Czy nie można po prostu napisać, że przedsiębiorca, który nie posiada ważnej licencji. To jest propozycja *ad hoc* oraz pytanie doprecyzowujące w zakresie tego określenia i znaczenia tego określenia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Strona rządowa, proszę bardzo.

Dyrektor departamentu MI Bogdan Oleksiak:

W tym przepisie chcieliśmy, żeby pośrednik nie był karany wtedy, kiedy przedsiębiorca wykonujący przewozy nie posiada licencji. Taka była intencja tego przepisu.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy to wyjaśnia sprawę, panie mecenasie?

Legislator Jarosław Lichocki:

Pytanie: Dlaczego państwo tego nie napisaliście? „Przedsiębiorca, który nie posiada ważnej licencji", tak jak pan dyrektor powiedział, a nie „przestał spełnić wymóg". W ust. 5b jest, jak rozumiem, wymóg posiadania ważnej licencji.

Dyrektor departamentu MI Bogdan Oleksiak:

Możemy to jeszcze spróbować doprecyzować.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Myślę, że możemy taką poprawkę zgłosić w trakcie II czytania. Nie będziemy teraz redagować na nowo ustawy. Będzie II czytanie. Proszę o dostarczenie poprawki, a my się nią wtedy zajmiemy.

Czy jeszcze do zmiany nr 14 są jakieś uwagi? Nie słyszę.

Stwierdzam, że przyjmujemy zmianę nr 14 wraz z drobnymi korektami wyjaśniającymi. Pamiętamy też, że w kolejnym etapie legislacyjnym będzie poprawka.

Zmiana nr 15. czy są uwagi do zmiany nr 15? Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator Jarosław Lichocki:

Uwaga o charakterze legislacyjnym. W lit. a) jest jedno tiret. Proponujemy, aby po prostu przenieść tę materię do lit. a), bo nie jest potrzebne oznaczanie w ten sposób tego przepisu.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy do zmiany nr 15 są jeszcze jakieś uwagi? Nie ma.

Stwierdzam, że zmiana nr 15 została przyjęta.

Zmiana nr 16. Czy są uwagi do zmiany nr 16? Nie słyszę.

Stwierdzam, że zmiana nr 16 została przyjęta.

Zmiana nr 17. Czy są uwagi do zmiany nr 17? Nie słyszę.

Stwierdzam, że zmiana nr 17 została przyjęta.

Zmiana nr 18. Czy są uwagi do zmiany nr 18? Nie słyszę.

Stwierdzam, że zmiana nr 18 została przyjęta.

Zmiana nr 19. Czy są uwagi do zmiany nr 19? Nie słyszę.

Stwierdzam, że zmiana nr 19 została przyjęta.

Zmiana nr 20. Czy są uwagi do zmiany nr 20? Nie słyszę.

Stwierdzam, że zmiana nr 20 została przyjęta.

Zmiana nr 21. Czy są uwagi do zmiany nr 21? Nie słyszę.

Stwierdzam, że zmiana nr 21 została przyjęta.

Zmiana nr 22. Czy są uwagi do zmiany nr 22? To są załączniki. Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator Jarosław Lichocki:

Do zmiany nr 22 mamy uwagę do pozycji 2.20. Konsekwentne nawiązanie do przepisu definiującego pośrednictwo, zamiast „zlecania" proponowalibyśmy „przekazywanie zleceń". Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

To jest tylko poprawka językowa i jak najbardziej możemy ją w tej chwili przyjąć. Poza tą uwagą nie ma innych do zmiany nr 22.

Stwierdzam, że przyjęliśmy zmianę nr 22.

To już był cały artykuł 1. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 1? Nie słyszę.

Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 1.

Art. 2. Czy do pierwszego zdania w art. 2 są uwagi? Nie słyszę.

Czy do całości art. 2 są uwagi? Nie słyszę.

Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 2.

Art. 3. Czy do pierwszego zdania w art. 3 są uwagi? Nie słyszę.

Czy do zmiany nr 1 są uwagi? Nie słyszę

Stwierdzam, że przyjęliśmy zmianę nr 1.

Zmiana nr 2 w art. 3. Czy są uwagi do zmiany nr 2.

Stwierdzam, że przyjęliśmy zmianę nr 2.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia całego art. 3? Nie słyszę.

Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 3.

Przechodzimy do art. 4. Czy są do niego uwagi? Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator Jarosław Lichocki:

Dziękuję bardzo. Mamy pytanie do wnioskodawców o powody ograniczenia się wyłącznie do postępowań prowadzonych na podstawie art. 5b ust. 1 i 2. Chociażby art. 6 też jest zmieniany. Skąd to ograniczenie, wyłącznie do tych jednostek redakcyjnych?

Z lektury tej nowelizacji wynika, że wymogi stawiane przy uzyskiwaniu licencji na przewóz osób są generalnie łagodzone. Pomijam kwestię tych licencji, które są nakładane, czyli obowiązek ich uzyskania nakładany jest na określone podmioty. Generalnie jednak, te wymogi zostają załagodzone, skąd więc decyzja o tym, żeby te postępowania

kończyć na podstawie przepisów dotychczasowych, czyli – jaki jest powód tego obostrzenia? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuje bardzo. Pan dyrektor Oleksiak, proszę bardzo.

Dyrektor departamentu MI Bogdan Oleksiak:

Art. 6 stanowi o licencji taksówkowej, natomiast nie o tym, o czym mowa w art. 5b ust. 1. My ograniczyliśmy się do kompleksowego uregulowania, a nie w poszczególnych artykułach.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuje bardzo. Panie mecenasie, czy pana taka odpowiedź satysfakcjonuje?

Legislator Jarosław Lichocki:

Nie satysfakcjonuje, bo nie nawiązuje do art. 4. To nie jest generalne podejście, w którym wskazuje się konkretne podstawy prawne, czyli art. 5b ust. 1 i 2.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proponuję to omówić i zgłosić poprawkę w II czytaniu. To prawdopodobnie będzie jutro na sali obrad.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 4 w brzmieniu z przedłożenia rządowego? Nie słyszę.

Stwierdzam, że art. 4 został przyjęty.

Przechodzimy do art. 5. Pan poseł Marchewka, bardzo proszę.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO-KO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, chciałbym, aby zostało tutaj jasno sprecyzowane, jeżeli chodzi o brak przepisów przejściowych. Mówi się jasno w tych przepisach, że podmioty, które będą świadczyć usługi, będą musiały posiadać licencję na pośrednictwo w zakresie przewozu osób. Licencja i wydawanie tej licencji wiąże się z pewnym procesem i postępowaniem administracyjnym, które jakiś czas trwa. Można powiedzieć, że dopóki nie wejdą w życie te przepisy, nie będzie podstaw do tego, żeby ubiegać się o tę licencję. Co w związku z tym? Czy te podmioty, które będą świadczyć te usługi, nie będą mogły tego robić i spotkają się z jakimś zagrożeniem zapłacenia tej dużej kary.

Chciałbym, żeby to zostało jasno wskazane, bo nie wynika z tych przepisów, jakie mają być przepisy przejściowe dla tych, którzy tej licencji nie posiadają. Jeżeli będą mogli ubiegać się o licencje dopiero po wejściu w życie ustawy, to znaczy że postępowanie administracyjne będzie jakiś czas trwać. Co w związku z tym czasem, gdy postępowanie administracyjne toczy się. Jak te podmioty mają prowadzić swoją działalność gospodarczą? To jest bardzo istotne z punktu widzenia przewidywalności prowadzenia biznesu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie ministrze, proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Art. 5 dość jasno wskazuje, że ustawa jako całość wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 roku i wszystkie zmiany, jakie są wprowadzane na bazie tego projektu, mają moc obowiązującą od 2020 roku. Natomiast do tego czasu funkcjonujemy według obecnych przepisów prawa. Myślę, że dla każdego podmiotu, który funkcjonuje na rynku przewozu osób, jest to zrozumiałe. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Jeszcze Biuro Legislacyjne, proszę bardzo.

Legislator Jarosław Lichocki:

To jest kwestia braku przepisów dostosowujących, a nie przejściowych, przepisów, które umożliwiłyby funkcjonowanie na podstawie przepisów, które weszły w życie. Proszę zwrócić, że przez okres potrzebny do – też nawiązywaliśmy do tego w naszej uwadze – uzyskania licencji te podmioty, nie będą działać na dotychczasowych zasadach. Po dniu

1 stycznia 2020 nie będzie dotychczasowych zasad, tylko będą zasady określone w tym projekcie ustawy, a nie ma okresu dostosowawczego na uzyskanie tych licencji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie ministrze, może to doprecyzujemy w następnym kroku legislacyjnym.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, uznaliśmy, że kwestie związane z pozyskaniem licencji na bazie przepisów, które proponujemy, będą możliwe do realizacji po wejściu w życie tej ustawy, czyli od 1 stycznia 2020 roku. Do tego czasu będzie obowiązywało prawo, które funkcjonuje w tej chwili.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Chodzi o pierwsze dni stycznia.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Proces uzyskiwania licencji jest objęty procedurą prawa administracyjnego i dopóki tej licencji dany podmiot nie uzyska nie będzie mógł prowadzić działalności, to jest w art. 5 pkt 5 zrozumiałe.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Zrozumiałe. Tylko czy nie możemy tego zrobić lepiej? Chodzi o to, że przez pierwsze dni operatorzy nie będą mogli operować. Czy nad tym nie należałoby się zastanowić, żeby mogli wystartować od razu od 1 stycznia.

Świetnie, tak jak mówiłem w II czytaniu się tym zajmiemy.

Jeszcze ktoś się zgłaszał.

Radca prawny Federacji Przedsiębiorców Polskich Grzegorz Lang:

Pytanie można jeszcze sformułować odnosząc się do konkretnej kwestii. Czy będzie można złożyć wniosek o licencję na pośrednictwo np. w październiku, żeby po rozpatrzeniu przez inspektorat w końcu grudnia mieć gotową licencję? Jeżeli nie, to konieczna jest zmiana przepisów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Ustawa będzie od 1 stycznia, więc nie będzie można złożyć takiego wniosku. Pomyślimy jeszcze, jak zrobić, żeby wprowadzić jakiś przepis dostosowujący, który załatwiłby ten problem, żebyście 1 stycznia mogli państwo wystartować na podstawie tej ustawy. Chyba o to chodzi. Jeszcze pan Kartsel prosi o głos, proszę bardzo.

Country manager na Polskę Firmy Przewozowej BOLT Alex Kartsel:

W tej sytuacji należałoby zastosować *vacatio legis*, które od momentu obowiązywania tej ustawy dałoby czas na uzyskanie licencji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Ustaliliśmy, że w następnym kroku legislacyjnym zajmiemy się art. 5. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 5 w takim brzmieniu jak jest? Nie ma sprzeciwu.

Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 5.

Teraz całość projektu ustawy. Czy jest sprzeciw? Nie ma, ale jest wniosek o przegłosowanie. Kto z państwa jest za przyjęciem projektu ustawy z druku nr 3368? (15) Kto jest przeciw? (0) Kto się wstrzymał od głosu? (5)

Stwierdzam, że projekt został przyjęty.

Pozostała nam kwestia posła sprawozdawcy. Pan poseł Chruszcz, proszę bardzo.

Poseł Sylwester Chruszcz (PiS):

Mam pytanie, czy pan przewodniczący zgodziłby się zostać naszym posłem sprawozdawcą?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Zgadzam się. Czy są inne zgłoszenia? Nie ma.

Jeszcze pan poseł Żmijan prosi o głos w sprawie formalnej. Proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, zwracam się do Biura Legislacyjnego, abyśmy wyszli stąd w przekonaniu, że dotrzymaliśmy procedur wynikających z Regulaminu Sejmu. Procedowaliśmy dwie ustawy i pierwsze czytanie projektu ustawy Klubu Poselskiego Nowoczesna zakończyliśmy bez wniosku. Pierwsze czytanie zostało zakończone bez wniosku. Co prawda, na wniosek posła Grabarczyka przegłosowaliśmy, że nie procedowaliśmy obu projektów, jednak w moim przekonaniu nie rozstrzygnęliśmy, co jest z projektem Nowoczesnej. Czy w tej sprawie nie powinniśmy zająć stanowiska? Proszę o wyjaśnienie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie przewodniczący, zadałem pytanie, czy jest sprzeciw wobec procedowania druku rządowego. Tego sprzeciwu nie było i procedowaliśmy ustawę z druku rządowego.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Ja tego problemu nie podnoszę, tylko pytam: Co z projektem Nowoczesnej? W moim przekonaniu nie było rozstrzygnięcia. Myślę, że Biuro Legislacyjne powinno pomóc nam w tej kwestii.

Legislator Jarosław Lichocki:

Panie przewodniczący, jeżeli chodzi o projekt, do którego reprezentowania został upoważniony pan poseł Paweł Pudłowski, to my rozumiemy, że zostało zakończone pierwsze czytania, natomiast nie zapadła decyzja o jego zakończeniu. Nie ma terminu wyznaczonego przez marszałka na przedstawienie sprawozdania przez Wysokie Komisje, stąd my ufamy, że prace nad tym projektem będą trwały w dalszym ciągu, jakkolwiek on w dużej mierze będzie bezprzedmiotowy, dlatego że część zmian przewidzianych w przyjętym projekcie rządowym będzie wypierać tamte rozwiązania. Z punktu widzenia legislacyjnego i formalnego byłoby czystszym rozwiązaniem odrzucenie poselskiego projektu ustawy w tej sytuacji, że część tych rozwiązań się pokrywa, a przyjęte w projekcie rządowym czynią projekt poselski właściwie bezprzedmiotowy.

Z formalnego punktu widzenia prace nad tym projektem trwają. Przewodniczący ani komisje nie mają możliwości ich zakończenia, albowiem projekt przekazuje się do komisji celem jego rozpatrzenia.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Mamy jasność. Pan poseł Pudłowski, proszę bardzo.

Poseł Paweł Pudłowski (N):

Jednak zaproponowałbym głosowanie nad wnioskiem Nowoczesnej, bo lubię jasne sytuacje. Proszę państwa o podjęcie decyzji, czy jest szansa na dalsze procedowanie, czy jako Komisje chcecie państwo ten projekt odrzucić.

Legislator Jarosław Lichocki:

Rozumiem, że pan poseł Pudłowski zgłasza wniosek o odrzucenie poselskiego projektu ustawy lub o przejście do procedowania.

Poseł Paweł Pudłowski (N):

Składam wniosek o procedowanie osobno.

Legislator Jarosław Lichocki:

Rozumiem, że ten wniosek brzmiałby, że komisje w tym momencie miałyby przejść do procedowania projektu ustawy zawartego w druku nr 1718.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Bardzo proszę. Zwracam się jeszcze raz do Biura Legislacyjnego. W moim przekonaniu, zgodnie z regulaminem decyzja zapadła. W związku z tym, tak jak pan mecenas przedstawiał, sprawa jest otwarta, nad projektem trzeba pracować. Co prawda nie ma terminu, ale decyzja została podjęta i, w moim przekonaniu, innego wniosku dzisiaj nie powinniśmy formułować.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Biuro Legislacyjne, proszę bardzo.

Legislator Jarosław Lichocki:

Panie przewodniczący. Ja chyba zostałem źle zrozumiany. Biuro Legislacyjne wskazuje, że Komisje nie podjęły żadnej decyzji. Tak jak pan przewodniczący Żmijan twierdzi, sprawa jest otwarta. Komisje przegłosowały dwie rzeczy: wniosek o rozpatrywanie wspólne obu projektów ustawy. Taki wniosek nie przeszedł, został odrzucony. Następnie komisje przegłosowały wniosek o przejście do pracy, jako *a contrario* do wniosku o powołanie podkomisji, który też został odrzucony. Natomiast sprawa druku nr 1718 jest otwarta. Nic innego nie powiedzieliśmy. Nic więcej, nic mniej.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pozostaje mi tylko powiedzieć państwu, dziękuję wszystkim bardzo serdecznie. Zamykam wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury oraz Komisji Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii. Do zobaczenia na dalszym etapie legislacyjnym.